POSTARCHIV

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFTE

ZUM

AMTSBLATT DES REICHS-POSTAMTS.

VIERUNDDREISZIGSTER JAHRGANG.

BERLIN 1906.

GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Inhalts-Verzeichnis.*)

I. Weltpostverein und Internationaler Telegraphenverein.

II. Postwesen.

A. Einzel-Postverwaltungen.

1. Deutsches Reich.

2. Frankreich.

*) **Anmerkung.** Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mitteilungen«.

V. Schiffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

VI. Volkswirtschaft, Staatswissenschaften.

Seite

VII. Geographie und Völkerkunde.

VIII. Aufsätze und Mitteilungen vermischten Inhalts.

IX. Nachrufe.

X. Literatur.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 1. BERLIN, JANUAR **1906.**

Vielfachumschalter für große Fernsprechämter.

Die in der Reichs-Telegraphenverwaltung gebräuchlichen Vielfachschaltungen sind in den letzten Jahren erheblich geändert worden. Bei den neuen Schaltungen gilt als Grundsatz, die von den Teilnehmern zur Herstellung einer Gesprächsverbindung auszuführenden Handgriffe auf das Abnehmen des Fernhörers vom Haken des Sprechstellenapparats und auf das Wiederanhängen des Fernhörers zu beschränken. Der Anruf des verlangten Teilnehmers und die Überwachung, ob dieser sich gemeldet hat, werden dem Amte übertragen. Die Schlußzeichen des Amtes sind selbsttätig und doppelseitig, d. h. in den Stromkreis der anrufenden und der angerufenen Sprechstelle ist auf dem Amte je ein besonderes Schlußzeichen eingeschaltet, so daß der Beamte durch diese beiden Zeichen über den Stand der Verbindung der beiden Sprechstellen jederzeit insoweit unterrichtet ist, als er erkennen kann, ob die Teilnehmer die Fernhörer ab- oder angehängt haben. Die Speisung der Mikrophone der Sprechstellen erfolgt für den Verkehr mit dem Amte und über dieses hinaus vom Amte aus. Die bei den Sprechstellen früher gebräuchlichen örtlichen Mikrophonbatterien, die naturgemäß eine wesentliche Störungsquelle bildeten und deren Unterhaltung kostspielig war, sind hierdurch in den meisten Fällen entbehrlich geworden.*) Auch der Induktor der Sprechstelle ist in Wegfall gekommen, da der Anruf des Amtes von der Sprechstelle aus beim Abnehmen des Fernhörers selbsttätig bewirkt wird. An Stelle der früher zur Verriegelung des Weckerstromkreises bei der Sprechstelle gebräuchlichen Polarisationszellen sind Konden-

*) Darüber, inwieweit für die Klappenschränke der Sprechstellen örtliche Batterien nötig sind, ist noch nicht endgültig entschieden worden.

satoren von 2 Mf. getreten, nachdem die fortschreitende Technik es ermöglicht hat, diese billiger als jene zu liefern und in zweckmäßiger Form herzustellen. Allerdings ist hierdurch eine Erhöhung der Batteriespannung für die Rufmaschine des Amtes von 35 auf 50 bis 75 Volt nötig geworden, weil die Kondensatoren dem Weckstrom einen erheblich höheren Widerstand entgegensetzen als die Zellensätze. Der zweckentsprechende Bau der Rufmaschinen läßt eine solche Spannungserhöhung aber unbedenklich erscheinen. Die Tischform der Vielfachumschalter ist aufgegeben, nachdem sich herausgestellt hat, daß die Stöpsel und Schnüre bei der Tischform der Abnutzung und die Klinken der Verstaubung in erhöhtem Maße ausgesetzt sind und die Bedienung der Arbeitsplätze an den Tischen bei Ämtern mit großer Aufnahmefähigkeit sich schwieriger als an den Schrankumschaltern gestaltet. Dazu kommt, daß die Vorzüge der Tischumschalter nicht mehr die Bedeutung wie früher besitzen. Diese Vorzüge bestehen darin, daß die Ämter weniger Raum erfordern, weil für 6 Arbeitsplätze, statt für 3 an den Schrankumschaltern, nur ein Klinkenfeld nötig ist, daß die Anlagekosten infolgedessen, besonders auch wegen des Minderbedarfs an Klinken und Kabeln geringer als bei Verwendung von Schrankumschaltern sind und daß die Sprechverständigung infolge der sich hieraus ergebenden geringeren Länge der Systemkabel verbessert wird. Hierbei muß aber in Betracht gezogen werden, daß der Minderbedarf an Raum für den Betriebssaal im Verhältnisse zum Gesamtbedarfe tatsächlich gering ist und in vielen Fällen überhaupt nicht zur Geltung kommt, weil sich die Schränke den Räumen besser anpassen als die Tische. Die aus dem Minderbedarf an Klinken und Kabeln sich ergebenden Ersparnisse sind ferner nicht mehr so hoch wie früher, weil der Preis der Klinken bei ihrer jetzigen einfachen Form erheblich gesunken ist. Die Systemkabellänge endlich kommt nach Einführung von Vorschalteschränken nur noch für den Sprechverkehr im Orte in Betracht und ist hier bei den neuen verbesserten Schaltsystemen ohne Bedeutung.

Als Anruf- und Schlußzeichen werden durchweg Glühlampen, und zwar teils 24 Volt-, teils 14 Volt-Lampen*) verwandt. Sie haben sich bisher für diesen Zweck gut bewährt. Die Kosten des Strombedarfs sind gering. Über die Brenndauer der Lampen liegen zwar noch keine zuverlässigen Erfahrungen vor; immerhin läßt sich aus den bisherigen Beobachtungen schließen, daß man im Betriebe mit einer durchschnittlichen Brenndauer von 200 Stunden rechnen darf. Auch die Sprechumschalter sind weiter vereinfacht und in eine handliche Form gebracht worden.

Die Anbringung der Verteilungssicherungen im System zur Sicherung der Batteriezuführungen zu den Lampen, Schnurpaaren usw. erfolgt in einheitlicher Weise nach folgenden Grundsätzen. Es erhalten an jedem Arbeitsplatze je eine gemeinsame Sicherung: sämtliche Anrufrelais, die Anruf- und Platzlampen, die Rufkontrollampe, das Mikrophon, je 10 Schlußlampen und je 5 Schnüre.

Die Überleitung des Betriebs beim Übergange vom gewöhnlichen Betriebe zum Zentralbatteriebetrieb erfolgt in der Regel in der Weise, daß die vorhandenen Apparate mit örtlicher Batterie zunächst beibehalten werden. Es ist aber nötig, den Weckern der Sprechstellen und den im Stromkreise der Zentralbatterie liegenden Klappen der Klappenschränke Kondensatoren vorzuschalten, damit das Schlußzeichen des Amtes richtig wirkt. Sind noch

*) 14 Volt-Lampen werden nur für die Schlußzeichen des Systems mit dreiadriger Klinkenleitung verwandt.

Einzelleitungen an das Amt angeschlossen, so ist für diese Leitungen bei einem System nach Fig. 1 in die *b*-Ader der Klinkenleitung am Umschaltegestell ein Kondensator einzuschalten, damit ein genügend sicheres Prüfgeräusch erzielt wird. Nach Inbetriebnahme der neuen Amtseinrichtung wird mit der Auswechselung der alten Sprechstellenapparate gegen neue vorgegangen.

Von den beiden gebräuchlichen Vielfachsystemen für Zentralbatteriebetrieb enthält das eine zweiteilige Klinken mit zweiadriger Systemleitung, mit zweiteiligen Schnüren und zweiteiligen Stöpseln*), das andere dreiteilige Klinken usw. Das Fernsystem ist für beide Schaltungen, abgesehen von geringfügigen Unterschieden, gleich. Die Sprechstellenschaltung wird gleichfalls einheitlich gewählt werden. Da die Schaltung aber noch nicht feststeht, sind für die Erläuterung der Stromläufe zwei verschiedene Schaltungen, die sich versuchsweise im Betriebe befinden, benutzt worden.

A. Der Orts- und Vorortsverkehr.

Fig. 1 und 2 stellen die Schaltungen für den Orts- und Vorortsverkehr bei dem System mit zweiteiligen Klinken dar. Die für die Erläuterung dieses Systems benutzte Schaltung der Sprechstelle ist aus Fig. 5 zu ersehen.

Der Zweck und die Wirkung der einzelnen Apparate wird aus den nachfolgenden Ausführungen ohne weiteres erkannt werden; nur für das Anrufrelais in Fig. 1 sei eine kurze Erklärung vorausgeschickt. Das Relais hat einen Kipphebelanker aus unterteiltem Eisen, dessen eine Hälfte durch ein fest vernietetes Gewicht beschwert ist. Infolgedessen legt sich der Anker nach dieser Seite über und öffnet die auf der anderen Seite befindlichen Kontakte. Die beiden Wickelungen des Relais von 150 und 800 Ohm sind entgegengesetzt gewickelt. Sobald die Zentralbatterie beim Anrufe des Amtes über beide Wickelungen geschlossen wird, überwiegt die 800 Ohm-Wickelung in ihrer Wirkung so sehr, daß der Relaisanker überkippt und die Lampenkontakte schließt. Wird der Abfragestöpsel daraufhin in die Abfrageklinke gesteckt, so erhält die 150 Ohm-Wickelung über die *b*-Ader der Stöpselschnur einen so hohen Stromzuschuß, daß alsdann die 150 Ohm-Wickelung in ihrer Wirkung überwiegt und den Anker in die Ruhelage zurückbringt. Das Relais wird in der Regel so eingestellt, daß es bei einem Leitungswiderstande von 2000 Ohm in Doppelleitungen und von 4000 Ohm in Einzelleitungen noch anspricht. Einmal eingestellt, ist das Relais nicht mehr zu regulieren. Deshalb ist es nötig, daß die Leitungen sich in gutem Zustande befinden und keine Nebenschließungen haben, weil sonst ein dauerndes Ansprechen der Relais und dauerndes Brennen der Anruf- und Platzlampen eintreten würde.

Die der Rufmaschine *D* vorgeschalteten 12 Polarisationszellen mit dreifacher Oberfläche, an deren Stelle auch Kondensatoren von 10 Mf. treten können, haben den Zweck, einen Stromschluß der Zentralbatterie über die Rufmaschine zu verhindern.

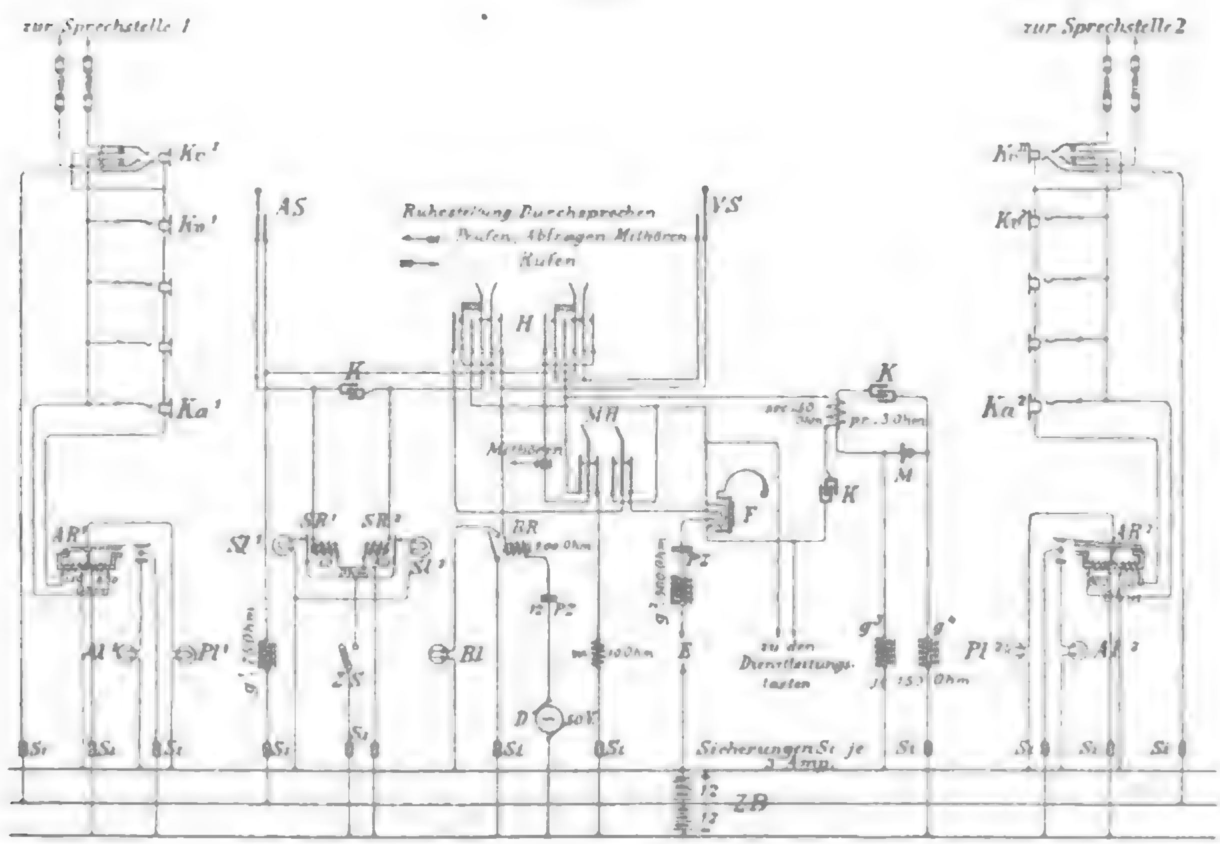
Der Betrieb wickelt sich, wie folgt, ab.

---

*) Bei zweiteiligen Stöpseln wird zwischen der Spitze und dem Körper oder — bei dreiteiligen Stöpseln — zwischen der Spitze und dem Mittelteil ein völlig isolierter metallischer Ring angebracht, der verhindert, daß beim Einsetzen eines Stöpsels in eine Klinke Spitze und Körper des Stöpsels in der Klinkenhülse kurzgeschlossen werden.

Bei der Sprechstelle 1 (Fig. 5) wird der Fernhörer vom Haken*) genommen. Infolgedessen wird der Stromkreis der Batterie *ZB* über AR^1, Klinkenleitung und Sprechstelle 1 (Mikrophon, halbe Induktionsspule, Fernhörer) geschlossen. Die Hülsenleitung von Kv^1 wird stromführend, der Relaisanker legt sich nach vorn über und schließt den Stromkreis der Batterie über die parallel geschalteten Lampen Al^1 und Pl^1. Beide Lampen leuchten auf. Die Leitung erscheint für etwaige Prüfung an anderen Plätzen besetzt. Der Beamte setzt den Stöpsel *AS* in Ka^1, bringt den Sprechumschalter *H* in die Abfragestellung und meldet sich. Beide Lampen erlöschen. Angenommen, der Teilnehmer verlangt die an dasselbe Amt angeschlossene Sprechstelle 2. Der Beamte nimmt den Stöpsel *VS* und legt die Spitze an die Hülse der Klinke Kv^2. Wenn die Leitung frei ist, wird im Fernhörer kein Knacken zu hören sein, da etwaige geringere Geräusche,

Fig. 1.



die infolge von Nebenschließungen in der Anschlußleitung auftreten könnten, durch die hinter der Prüfspule des Kopffernhörers eingeschaltete offene Polarisationszelle und die Drosselspule g^2**) unwirksam gemacht werden. Ist die Leitung dagegen besetzt, so liegt die Hälfte der Zentralbatterie (12 *V*) mit dem —Pol über g^1 an der Hülsenleitung und wird über die Spitze von *VS*, Sprechumschalter *H*, Prüfspule von *F*, *PZ* und g^2 geschlossen, so daß im Kopffernhörer ein kräftiges Prüfgeräusch zu hören ist. Ist die Leitung frei, so setzt der Beamte den Stöpsel *VS* vollends in die Klinke Kv^2

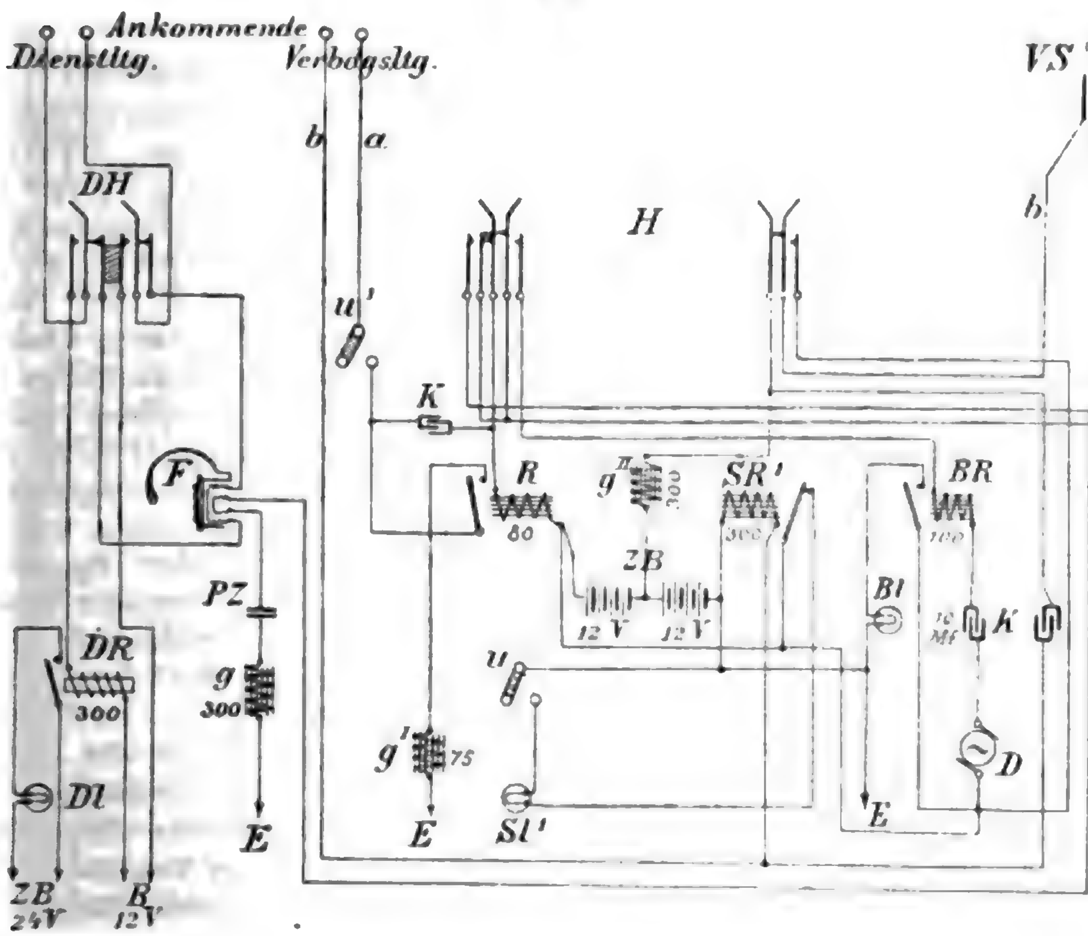
*) Der Hakenumschalter *H* ist nur schematisch dargestellt. Bei angehängtem Fernhörer liegt der Hebel des Umschalters nach rechts, bei abgenommenem Hörer nach links.

**) Der Widerstand von g^2 ist nachträglich auf 800 Ohm festgesetzt worden.

und legt den Sprechumschalter in die Rufstellung, aus der er selbsttätig in die Durchsprechstellung zurückgeht. Hierdurch wird nach der Sprechstelle 2 über die Klinkenleitung, Außenleitung, Wecker und Kondensator der Sprechstelle Strom aus der Rufmaschine des Amtes gesandt, der Wecker ertönt. Die Lampe *Bl* des Amtes leuchtet für die Dauer der Rufstromsendung auf.

Der Rufstromkreis wird gleichzeitig über das Anrufrelais AR^2 geschlossen. Dieses kann aber nicht ansprechen, weil für die Dauer der Rufstromsendung die Batterie *ZB* über *w* (10 Ohm), *MH*, *H*, *VS*, Hülsenleitung von Kv^2 und 150 Ohm-Wickelung von AR^2 geschlossen ist, wodurch der Anker von AR^2 in seiner Ruhelage festgehalten wird. Der für

Fig. 2.



den Weckstrom der Rufmaschine infolge der Verzweigung über das Anrufrelais AR^2 eintretende Stromverlust ist wegen des hohen Widerstandes und der hohen Drosselwirkung des Relais nur gering.

Beim Hochheben des Stöpsels *VS* wird der Kontakt des Zugschalters *ZS* selbsttätig geschlossen. Nach dem Einsetzen des Stöpsels *AS* in die Klinke Ka^1 ist der Stromkreis der Batterie *ZB* über SR^1 und die Sprechstelle geschlossen; die Lampe Sl^1 kann noch nicht aufleuchten, weil der Anker von SR^1 angezogen und infolgedessen der Kontakt des Stromkreises über Sl^1 unterbrochen ist. Dagegen leuchtet Sl^2 nach dem Hochnehmen von *VS* auf, weil der Stromkreis über SR^2 bei der Sprechstelle durch den hinter dem Wecker eingeschalteten Kondensator noch gesperrt und der Anker von SR^2 infolgedessen nicht angezogen ist. Erst wenn bei der Sprechstelle 2

der Fernhörer vom Haken genommen wird, erhält auch *SR*² auf dem Amte Strom, so daß *Sl*² erlischt.

Beide Teilnehmer sind nun miteinander verbunden. Sie erhalten den Mikrophon-Speisestrom vom Amte, einesteils über die in Brücke zu dem Schnurpaar eingeschalteten Relais *SR*¹ und *SR*² sowie über *g*¹, andernteils über die Anrufrelais.

Nach Beendigung des Gesprächs hängen die Teilnehmer die Fernhörer an; hierdurch werden *SR*¹ und *SR*² stromlos, *Sl*¹ und *Sl*² leuchten auf und die Verbindung auf dem Amte wird durch Herausnehmen der Stöpsel *AS* und *VS* aus den Klinken getrennt.

Soll in einer Verbindung mitgehört werden, was nur in besonderen Fällen nötig ist, so wird der Mithörerschalter *MH* des Platzes umgelegt (in der Zeichnung nach links) und dann der Sprechumschalter *H* in die Abfragestellung gebracht. Alsdann ist das Abfragesystem des Platzes parallel zum Schlußzeichensatz eingeschaltet.

Etwas anders gestaltet sich der Betrieb, wenn der Teilnehmer 1 eine Verbindung mit einem an ein zweites Amt (Vorortsamt) angeschlossenen Teilnehmer verlangt. Anruf des ersten Amtes und Beantwortung des Anrufs erfolgen wie vorher. Der Beamte drückt nunmehr die Taste einer nach dem zweiten Amte führenden Dienstleitung*) (in Fig. 1 schematisch angedeutet), schaltet sich hierdurch in die Dienstleitung dieses Amtes ein und übermittelt dem zweiten Beamten, dessen Abfrageapparat in der Hauptverkehrszeit dauernd mit der Dienstleitung verbunden ist, die gewünschte Anschlußnummer. Der zweite Beamte wiederholt die Anschlußnummer und gibt die Nummer der zu benutzenden Verbindungsleitung sogleich zurück; gleichzeitig nimmt er den Stöpsel *VS* dieser Verbindungsleitung (Fig. 2), prüft und verbindet in bekannter Weise. Die Kontakte *u* und *u*¹ des Zugschalters werden beim Hochnehmen des Stöpsels geschlossen. Inzwischen hat der erste Beamte (Fig. 1) den Stöpsel *VS* in die Klinke der ihm angesagten Verbindungsleitung**) gesteckt und hierdurch die Anschlußleitung 1 mit der Verbindungsleitung verbunden sowie den —Pol der 12 Volt-Batterie an die *b*-Ader der Schnur gelegt, so daß sie über den *b*-Draht der Verbindungsleitung und *SR*¹ (Fig. 2) des zweiten Amtes geschlossen ist. Der Beamte des zweiten Amtes kann also erkennen, ob im ersten Amte die richtige Verbindungsleitung benutzt wird, weil andernfalls seine Schlußzeichenlampe *Sl*¹ (Fig. 2) sogleich aufleuchten würde. Geschieht dies dennoch, so hat der zweite Beamte die Verbindung sogleich wieder zu trennen. Auch der Beamte des ersten Amtes hat eine gewisse Kontrolle, ob er eine falsche Verbindungsleitung gewählt hat. Es kommen drei Fälle in Betracht:

1. es wird eine Verbindungsleitung gestöpselt, die beim zweiten Amte noch frei ist; alsdann wird beim Umlegen des Sprechumschalters in die Rufstellung die Lampe *Bl* (Fig. 1) nicht leuchten, weil der *a*-Draht der Verbindungsleitung beim zweiten Amte durch *u*¹ (Fig. 2) isoliert ist;
2. es wird eine Verbindungsleitung gestöpselt, über die bereits zwei andere Anschlußleitungen, in denen noch gesprochen wird, verbunden sind; alsdann wird *Sl*² des ersten Amtes schon beim Ein-

*) Wenn das zweite Amt anders wie das erste geschaltet ist, oder wenn der Verkehr zwischen den beiden Ämtern so schwach ist, daß sich der Dienstleitungsbetrieb nicht lohnt, werden die Schaltungen den jeweiligen besonderen Verhältnissen angepaßt.

**) Die Verbindungsleitung ist im ersten Amte wie eine Anschlußleitung über Klinken *Kv* geführt und endigt an der letzten Klinke isoliert.

setzen des Stöpsels VS in die Klinke dieser Verbindungsleitung erlöschen, während dies bei einer richtigen Verbindung erst später, bei Beantwortung des Anrufs durch den zweiten Teilnehmer geschieht;

3. es wird eine Leitung wie unter 2. gestöpselt, in der beide Teilnehmer ihr Gespräch schon beendet haben. Für derartige Ausnahmefälle gibt es keine Kontrolle.

Der Anruf der Sprechstelle des zweiten Amtes, die Wiederholung des Anrufs, falls solche nötig ist, sowie die Überwachung der ganzen Verbindung liegt dem Beamten des ersten Amtes ob. Da die beim zweiten Amte eingeschaltete Schlußzeichenbrücke sehr geringen Widerstand hat, so daß der Strom aus der Rufmaschine des ersten Amtes den Wecker der Sprechstelle 2, besonders bei Nebenstellen, unter ungünstigen Verhältnissen nicht zum Ansprechen bringen würde, so wird erforderlichenfalls beim zweiten Amte parallel zur Schlußzeichenbrücke ein Rufübertragungsrelais eingeschaltet, das auf den Weckstrom des ersten Amtes anspricht und für die Dauer des Ansprechens die Rufmaschine des zweiten Amtes an die Schnuradern von VS anschaltet. Der Übersichtlichkeit wegen ist das Relais nicht mitgezeichnet. Dagegen ist in Fig. 7 ein solches Relais (VRR^1, VRR^2) in ähnlicher Schaltung dargestellt.

Der Beamte des ersten Amtes erhält das Schlußzeichen vom ersten Teilnehmer in bekannter Weise. Das Schlußzeichen des zweiten Teilnehmers wird auf dem zweiten Amte durch die Ankerbewegung des Relais R (Fig. 2) nach dem ersten Amte übertragen. Amt I trennt nach Empfang beider Schlußzeichen. Hierdurch wird die Batterie ZB vom b-Zweige der Verbindungsleitung abgeschaltet, SR^1 des zweiten Amtes wird stromlos, Sl^1 leuchtet auf. Nunmehr wird die Verbindung auch beim zweiten Amte getrennt.

In der verkehrsschwächeren Zeit werden die Dienstleitungen beim zweiten Amte nicht dauernd mit dem Abfragesystem verbunden, sondern durch Umlegen von DH (Fig. 2) auf Anrufzeichen geschaltet. Das Anrufzeichen spricht selbsttätig an, sobald beim ersten Amte die Dienstleitungstaste gedrückt wird. Durch Platzumschalter, der in der Zeichnung der größeren Deutlichkeit wegen nicht dargestellt ist, können die Dienstleitungen von 3 Arbeitsplätzen zusammen auf das Anrufzeichen oder das Abfragesystem des Mittelplatzes geschaltet werden.

Wie zu verfahren ist, wenn die gewünschte Anschlußleitung des zweiten Amtes besetzt oder gestört ist, ergibt sich aus den weiteren Ausführungen über ein System mit dreiadriger Klinkenleitung. Die Stromläufe eines Systems mit dreiadriger Klinkenleitung sind in Fig. 3 und 4 dargestellt. Die Schaltung der zugehörigen Sprechstelle ist aus Fig. 6 zu ersehen. Bei der Darstellung des Stromlaufs des zweiten Amtes ist angenommen, daß es nicht für Zentralbatteriebetrieb eingerichtet ist, sondern nur doppelseitiges Schlußzeichen erhält. Die Verriegelung der Schlußzeichenbatterie liegt bei der Sprechstelle vor dem Fernhörer (wie bei Sprechstellen, die an Vielfachumschalter M. 1902 angeschlossen sind). Der Betrieb wickelt sich folgendermaßen ab.

Bei der Sprechstelle 1 (Fig. 6) wird der Fernhörer vom Haken genommen. AR^1 (Fig. 3) spricht an, Al^1 und Pl*) am Platze des Beamten leuchten auf.

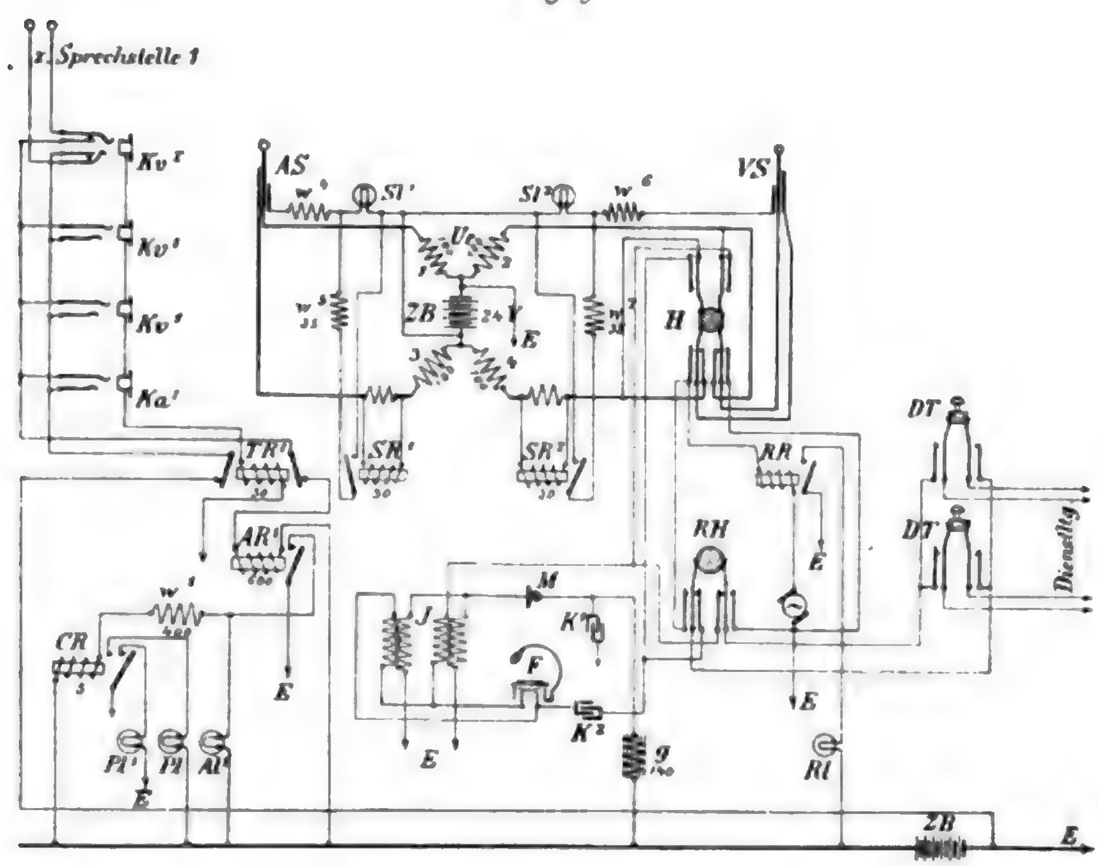
---

*) Pl^1 ist eine zweite Platz-Überwachungslampe, die in der Regel an dem Arbeitsplatze der Aufsicht angeordnet wird.

Der Beamte setzt AS in Ka^1 und legt H in die Abfragestellung (in der Zeichnung nach oben). TR^1 und SR^1 sprechen an, AR^1 wird von der Anschlußleitung abgetrennt, Al^1 und Pl erlöschen, Sl^1 leuchtet infolge der Überbrückung durch w^5 nicht auf. Abfragen!

1. Die an dasselbe Amt angeschlossene Sprechstelle 2 werde verlangt. Der Beamte prüft die genau wie die Anschlußleitung der Sprechstelle 1 geschaltete Leitung auf Freisein, indem er die Spitze von VS an die Klinkenhülse Kv^2 anlegt. Wenn die Leitung besetzt ist, entladet sich K^2, wodurch im Kopffernhörer des Beamten ein Knacken entsteht. Angenommen, es ertönt kein Knacken, die Leitung ist also frei: der Beamte setzt VS in Kv der verlangten Anschlußleitung und bringt H in die Rufstellung, aus der der Hebel selbsttätig in die Durchsprechstellung zurückgeht. SR^2 kann noch nicht ansprechen, da der Stromkreis von ZB über

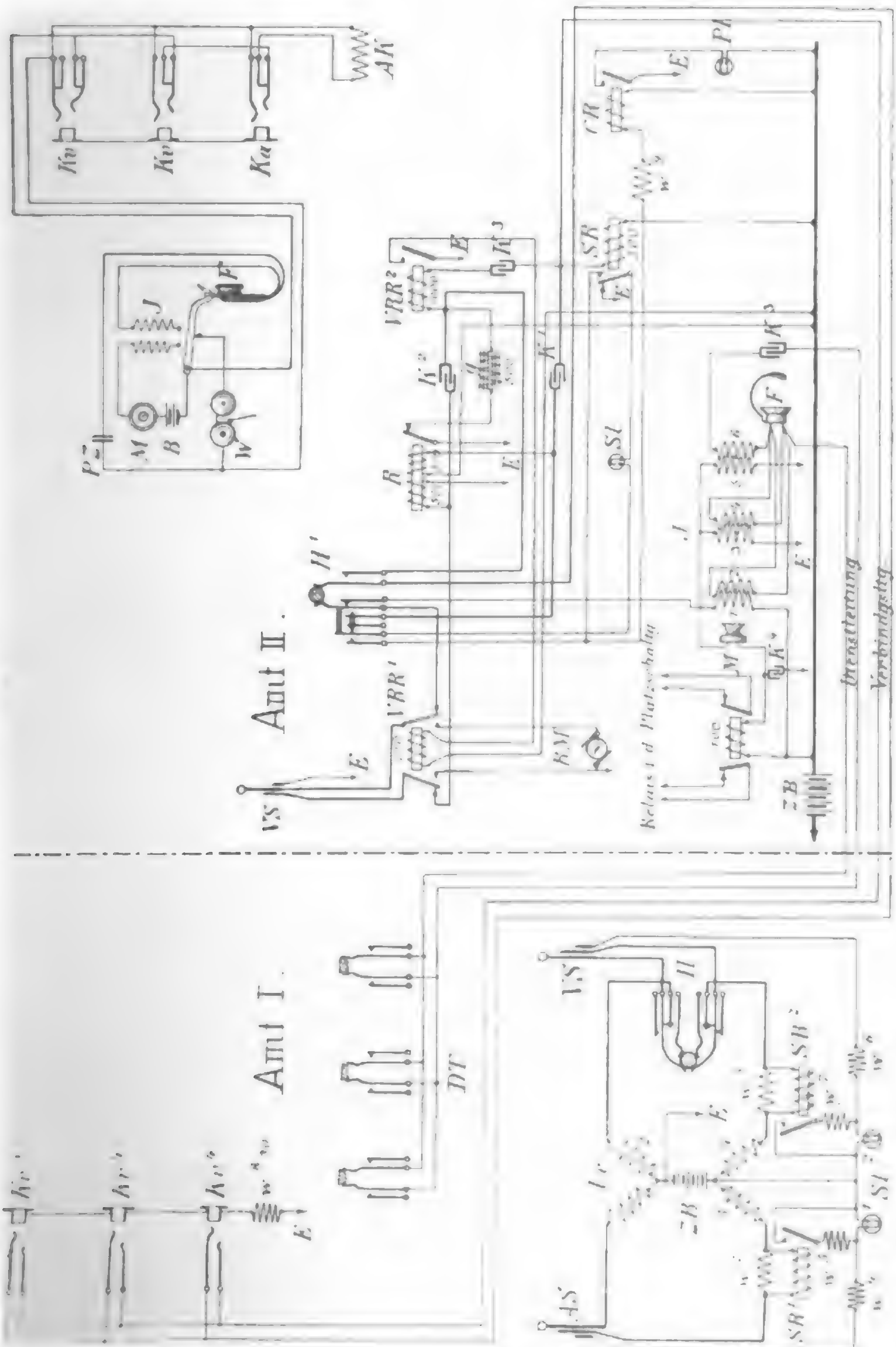
Fig. 3.



dies Relais bei der Sprechstelle 2, wo der Fernhörer noch nicht vom Haken genommen ist, gesperrt ist. Infolgedessen leuchtet Sl^2. Gleichzeitig wird das Anrufrelais AR^2, das gemäß AR^1 geschaltet ist, wie oben für Leitung 1 angegeben wurde, abgeschaltet. Sobald bei der Sprechstelle 2 der Hörer vom Haken genommen ist, erlischt Sl^2, weil SR^2 nunmehr anspricht und durch seine Ankerbewegung w^7 parallel zur Lampe Sl^2 schaltet. Wenn nach Beendigung des Gesprächs die Hörer wieder angehängt werden, leuchten Sl^1 und Sl^2 auf. Daraufhin wird im Amte die Verbindung durch Herausnahme von AS und VS aus den Klinken getrennt; Sl^1 und Sl^2 erlöschen.

2. Es wird eine Sprechstelle 2 verlangt, die an ein zweites Amt (Fig. 4) angeschlossen ist. Der erste Beamte legt H in die Durchsprechstellung zurück, drückt die Taste DT einer Dienstleitung, die am

Fig. 4.



Platze des zweiten Amtes in der Regel dauernd*) mit dem Kopffernhörer verbunden ist, und sagt die verlangte Anschlußnummer. Der zweite Beamte wiederholt die Nummer und gibt die Nummer der zu benutzenden Verbindungsleitung sogleich zurück, z. B. »3, Amts 4«.

Der zweite Beamte legt dann die Spitze des Stöpsels *VS* dieser Verbindungsleitung an die Vielfachklinke der verlangten Leitung (*Kv*, Fig. 4). Ist diese frei, so ertönt kein Knacken. *VS* wird dann in Kv^5 gesteckt, wodurch die Anrufklappe in bekannter Weise abgeschaltet wird; außerdem wird H^1 (Fig. 4) umgelegt, so daß die Prüfspule J^1 vom Stöpsel *VS* der Verbindungsleitung abgeschaltet und diese mit jenem verbunden ist.

Der erste Beamte hat zu gleicher Zeit den zu *AS* gehörigen Stöpsel *VS* in die Vielfachklinke der Verbindungsleitung gesteckt und den Umschalter *H* in die Rufstellung gebracht. Der Rufstrom fließt beim zweiten Amte über VRR^2, dessen Anker angezogen wird; hierdurch wird VRR^1 betätigt, über dessen Anker nunmehr Wechselstrom aus der Rufmaschine *RM* beim zweiten Amte zur Sprechstelle entsandt wird. Relais *R* des zweiten Amtes erhält Strom und zieht den Anker an. Der Stromkreis der Zentralbatterie

Fig. 5.

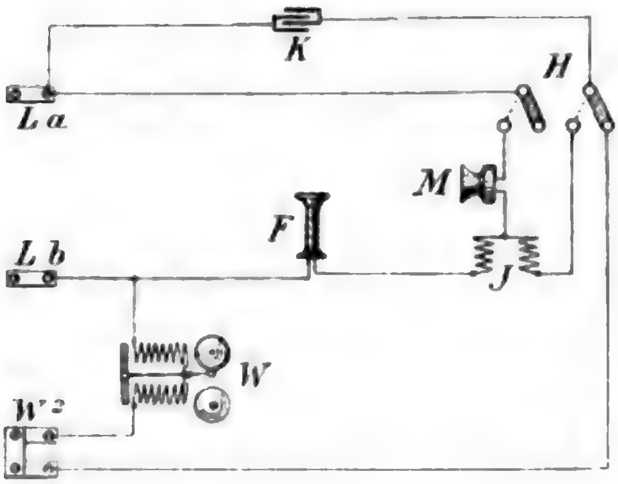
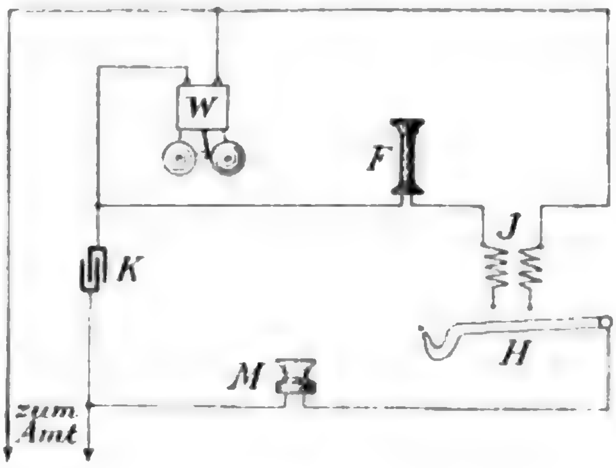


Fig. 6.



des ersten Amtes über SR^2 (Fig. 3) und die Verbindungsleitung — *b*-Draht — Drosselspule *g* bleibt deshalb offen, so daß Sl^2 im ersten Amte leuchtet. Diese Lampe erlischt erst, wenn der Anker von *R* infolge Abnehmens des Hörers bei der Sprechstelle 2 abfällt. Es kann hiernach beim ersten Amte überwacht werden, ob sich die Sprechstelle des zweiten Amtes gemeldet hat. Wenn beide Teilnehmer die Hörer wieder anhängen, leuchten Sl^1 und Sl^2 des ersten Amtes auf; alsdann wird beim ersten Amte durch Herausnahme beider Stöpsel aus den Klinken getrennt. Das zweite Amt erhält in folgender Weise das Schlußzeichen.

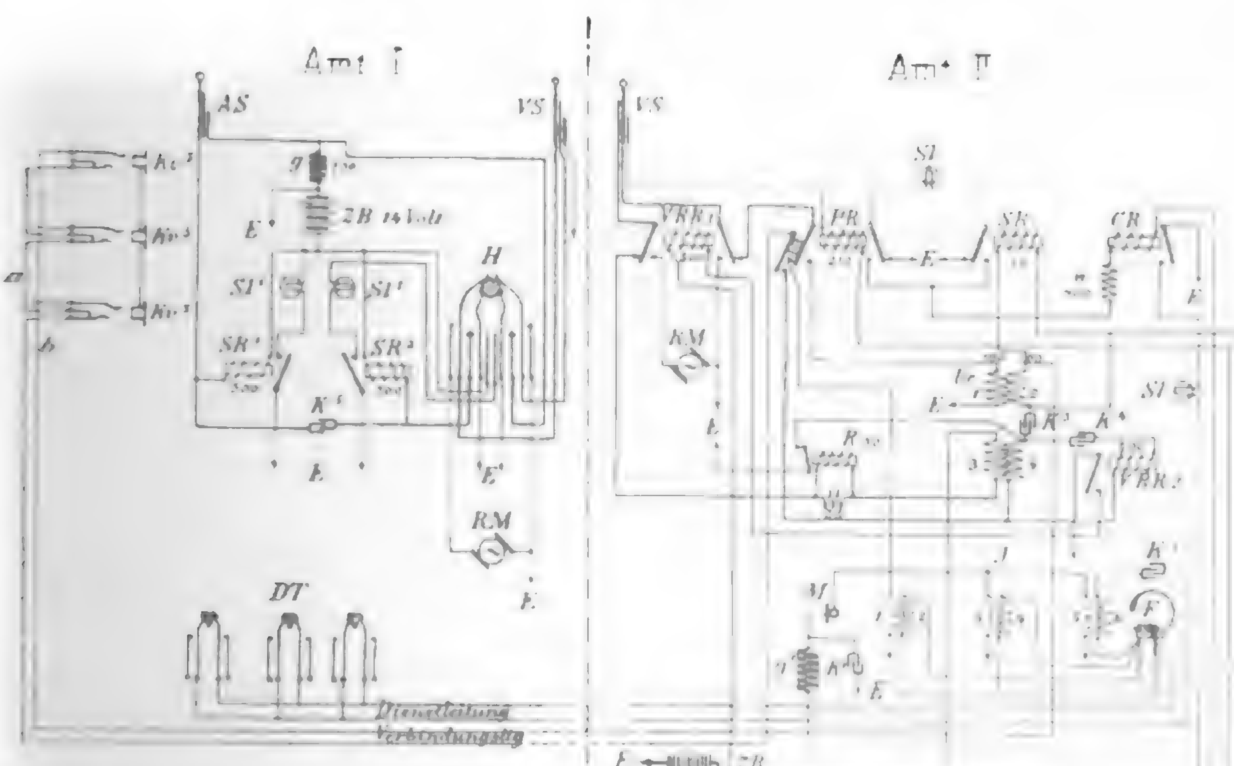
Während der Verbindung stand *SR* im zweiten Amte unter Strom, der Anker war angezogen und der Stromkreis über die zugehörige Lampe *Sl*

*) Der Verkehr in den Dienstleitungen muß sich so schnell und gleichmäßig abwickeln, daß die Dienstleitungen praktisch immer frei gefunden werden. Die Zwillingsklinken der Anschlußdosen der Abfragesysteme sind so geschaltet, daß die Dienstleitung eines unbesetzten Seitenplatzes selbsttätig auf den Mittelplatz, parallel zu der dort bereits liegenden Dienstleitung geschaltet ist und daß, wenn beide Seitenplätze und der Mittelplatz unbesetzt sind, alle 3 Leitungen auf ein gemeinsames Anrufzeichen geschaltet sind. Zum Anruf in der Dienstleitung wird hier Wechselstrom benutzt.

unterbrochen. Durch die Trennung beim ersten Amte wird *S R* im zweiten Amte wieder stromlos, *Sl* leuchtet auf. Gleichzeitig erhält *C R* im zweiten Amte Strom und bringt durch Ankeranzug die Platzlampe *Pl* zum Aufleuchten. Die Trennung der Verbindung erfolgt alsdann durch Herausnahme von *V S* aus der Klinke und durch Zurücklegen von H^1 in die Ruhestellung.

Wenn bei der Prüfung der Vielfachklinke im zweiten Amte ein Knacken gehört wird, die Leitung also besetzt ist, so ist *V S* im zweiten Amte in eine hierzu bestimmte besondere Klinke zu stecken, die mit der Rufmaschine in Verbindung steht. Über diese Klinke wird ein akustisches Zeichen, das das Besetztsein kennzeichnet, in die Verbindungsleitung nach dem ersten Amte gesandt, wobei dort gleichzeitig die Lampe Sl^2 zum Flackern gebracht wird. Der Beamte des ersten Amtes schaltet sich dann wieder in die Verbindung ein und verständigt den ersten Teilnehmer. Die Trennung der

Fig. 7.



Verbindung erfolgt auch in diesem Falle, wie oben angegeben, zuerst beim ersten Amte.

Die Benachrichtigung, daß die verlangte Leitung gestört ist usw., ist in gleicher Weise angängig; auch kann die nämliche Einrichtung bei Systemen mit zweiadriger Klinkenleitung getroffen werden.

Fig. 7 zeigt die Schaltung, wenn es sich um Verbindungen von einem Amte mit gewöhnlicher Schlußzeichenbatterie (Amt I) nach einem Amte mit Zentralbatteriebetrieb und dreiadriger Klinkenleitung (Amt II) handelt. Der Anruf des Amtes I erfolgt hier in bekannter Weise von der Sprechstelle aus mit Induktor, die Anrufklappe des Amtes fällt. Es wird abgefragt, nachdem *A S* in die Abfrageklinke gesteckt und *H* in die Abfragestellung (Hebel in der Zeichnung nach unten) gebracht sind. Der Schlußzeichenstromkreis ist bei der Sprechstelle durch die vor dem Fernhörer eingeschaltete Aluminiumzelle oder durch einen Satz Natronzellen verriegelt.

Durch Druck auf eine Taste *D T* der nach dem zweiten Amte führenden Dienstleitung verbindet sich der Beamte des Amtes I mit dem Abfragesystem des Beamten beim Amte II und sagt die Nummer der gewünschten Anschlußleitung an. Der zweite Beamte gibt die Nummer der zu benutzenden Verbindungsleitung zurück und handelt im übrigen in gleicher Weise, wie bei Erläuterung der Fig. 4 angegeben. Ein Unterschied zwischen beiden Schaltungen besteht nur insofern, als bei Amt II in Fig. 7 die An- und Abschaltung der Prüfspule des Kopffernhörers selbsttätig durch das Relais *P R*, in Fig. 4 dagegen durch Hebelumschalter bewirkt wird. Der Weiterruf geschieht ebenso wie in Fig. 4 durch Relaisübertragung. Die Überwachung der ganzen Verbindung liegt dem Amte I ob, das nach erhaltenem doppelseitigen Schlußzeichen auch zuerst trennt. Hierdurch erhält auch Amt II das Schlußzeichen und wird zur Trennung der Verbindung veranlaßt.

B. Der Fernverkehr.

Ein Teilnehmer (Fig. 1) wünscht ein Ferngespräch anzumelden. Er ruft das Amt in bekannter Weise an, der Beamte fragt ab, prüft eine Meldeleitung (Fig. 8) auf Freisein und stellt, wenn die Leitung frei gefunden wird, die Verbindung durch Einsetzen seines Stöpsels *V S* in die Vielfachklinke der Meldeleitung her. Diese ist im Ortsamt ebenso wie eine Anschlußleitung geschaltet, wird aber in der Regel nicht mit einem Anrufrelais verbunden, weil ein Anruf in der Meldeleitung in der Richtung vom Fernamte zum Ortsamte selten vorkommen wird. Der Beamte ruft sodann durch Umlegen seines Sprechumschalters in die Rufstellung. Relais *M R* (Fig. 8) am Verteilerschranke spricht an, *Ml* leuchtet auf. Der Beamte am Verteilerplatze wählt einen Stöpsel *V S*, dessen zugehörige Lampe *Pl* nicht leuchtet, und steckt ihn in die Klinke *V K*. Hierdurch ist

a) der Teilnehmer mit einem unbeschäftigten Arbeitsplatz im Fernamte verbunden;

b) die Überwachungslampe Sl^2 im Ortsamte zum Erlöschen gebracht, weil der Stromkreis der Batterie *Z B* über $S R^2$, die Meldeleitung, Klinke *V K* und Drosselspule *g* am Verteilerschranke geschlossen ist;

c) der Anruf zum Meldeplatze selbsttätig weitergegeben, da hier *Al* über *H R* (Kontakt 4), *R* (Kontakt 2), *f* und *U* Strom erhält;

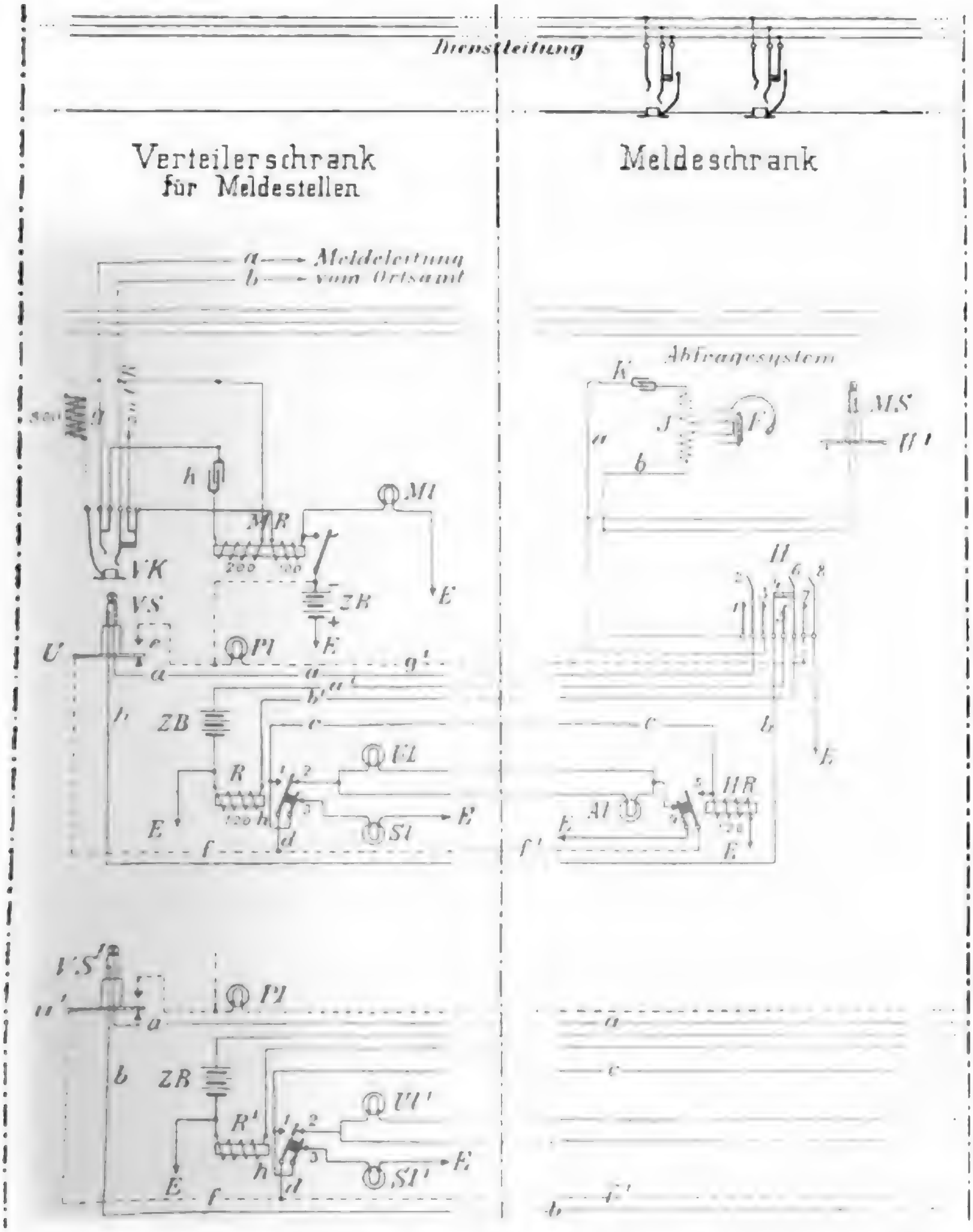
d) am Verteilerplatze die Lampe *Ül* auf dem Wege wie unter c) zum Aufleuchten gebracht.

Die Lampe *Ül* ist ein Überwachungszeichen für den Beamten des Verteilerschrankes, ob der Beamte am Meldeschranke sich meldet. Sobald dies geschieht, nachdem der Beamte den Umschalter *H* in die Abfragestellung gebracht hat, wird *R* stromführend und *Ül* erlischt. Gleichzeitig erlischt *Al* am Meldeschranke; der Beamte nimmt die Gesprächsanmeldung entgegen und schaltet sich sodann durch Zurücklegen seines Umschalters in die Ruhestellung wieder aus. Hierdurch wird *R* (Fig. 8) wieder stromlos und *Sl* am Verteilerschranke leuchtet auf. Der Beamte am Verteilerplatze trennt die Verbindung durch Herausnahme von *V S* aus *V K*. Infolgedessen wird $S R^2$ im Ortsamte (Fig. 1) stromlos und Sl^2 leuchtet auf. Da Sl^1 bereits leuchtet, weil der Hörer bei der Sprechstelle inzwischen angehängt worden ist, kann die Verbindung auch im Ortsamte getrennt werden.

Während der Dauer der Entgegennahme der Gesprächsanmeldung hat die Lampe *Pl* am Verteilerschranke geleuchtet, zum Zeichen, daß der betreffende

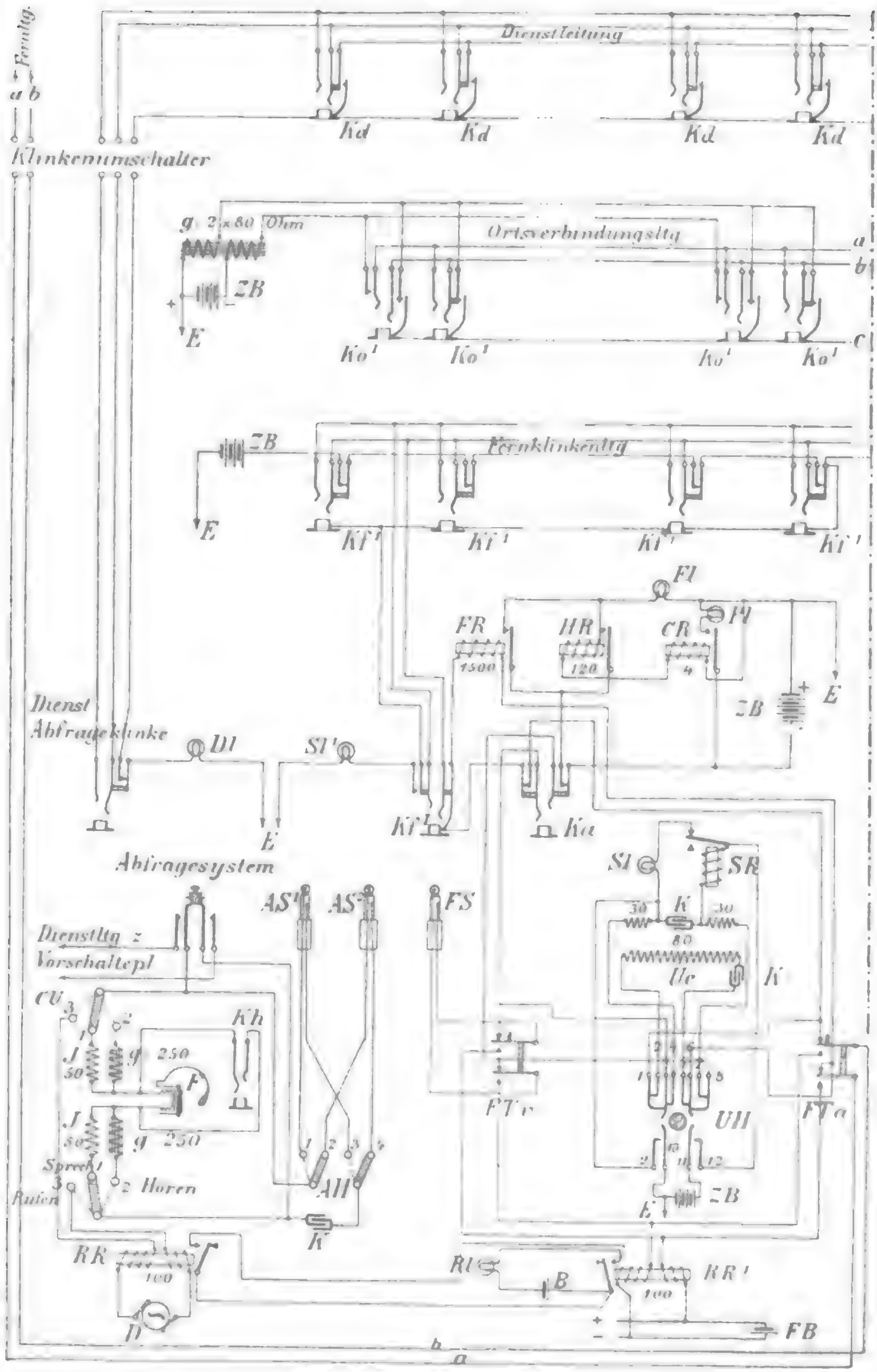
Meldeplatz beschäftigt ist und daß weitere Verbindungen auf diesen Platz einstweilen nicht geschaltet werden dürfen. Wenn der Teilnehmer schon bei der Gesprächsanmeldung eine Auskunft darüber wünscht, wann ungefähr die Ausführung des Ferngesprächs stattfinden kann, so ist der Beamte in

Fig. 8.



der Lage, diese Auskunft von dem in Betracht kommenden Fernplatz unmittelbar einzuholen. Er setzt zu diesem Zweck *MS* in die Dienstleitungsklinke derjenigen Fernleitung, in der das Ferngespräch ausgeführt werden soll. Hierdurch ist er mit dem Beamten des Fernplatzes verbunden.

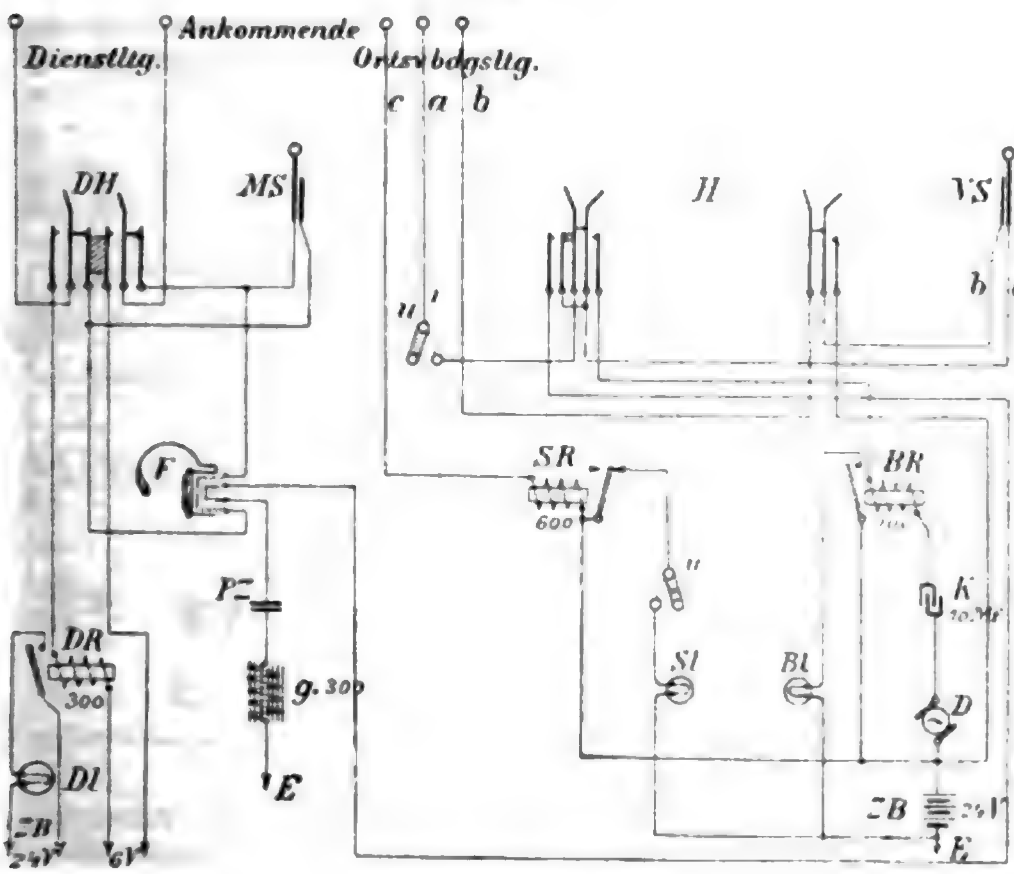
Fig. 9.


Dienstleitung
Kd
Klinkenumschalter
Ortsverbindungsltg
Ko¹
ZB
E
Fernklinkenltg
Kf¹
Fl
FR
HR
CR
Dienst Abfrageklinke
Dl
Sl¹
Kf
Ka
Abfragesystem
AS¹
AS²
FS
Sl
SR
Üe
Dienstltg z Vorschaltepl
CU
Kh
Sprech
Hören
Rufen
AH
FTr
UH
FTa
RR
Rl
B
RR¹
FB

Der Teilnehmer kann die vom Beamten des Fernplatzes erteilte Auskunft mit anhören. Der Zugschalter U^1 wird vorläufig nicht gebraucht.

Bei Ämtern geringeren Umfanges fällt der Verteilerschrank weg. Die Meldeleitungen werden am Meldeschrank auf Anrufzeichen geschaltet. Fig. 11 zeigt den Stromlauf für das Abfragesystem in diesem Falle. *MH* hat zwei Stellungen: Abfrage- und Rufstellung; letzte dient dazu, das Ortsamt im Bedarfsfall anzurufen. Die Taste *PT* ermöglicht durch Anschaltung einer Erdverbindung und g^2 an den Kopffernhörer eine über mehrere Meldeschränke führende, vielfach geschaltete Meldeleitung auf Besetztsein zu prüfen, falls das Ortsamt anzurufen ist. Wenn mit solcher Möglichkeit zu rechnen ist, empfiehlt es sich, eine der vorhandenen Meldeleitungen im Ortsamt auf Anrufzeichen zu schalten.

Fig. 10.

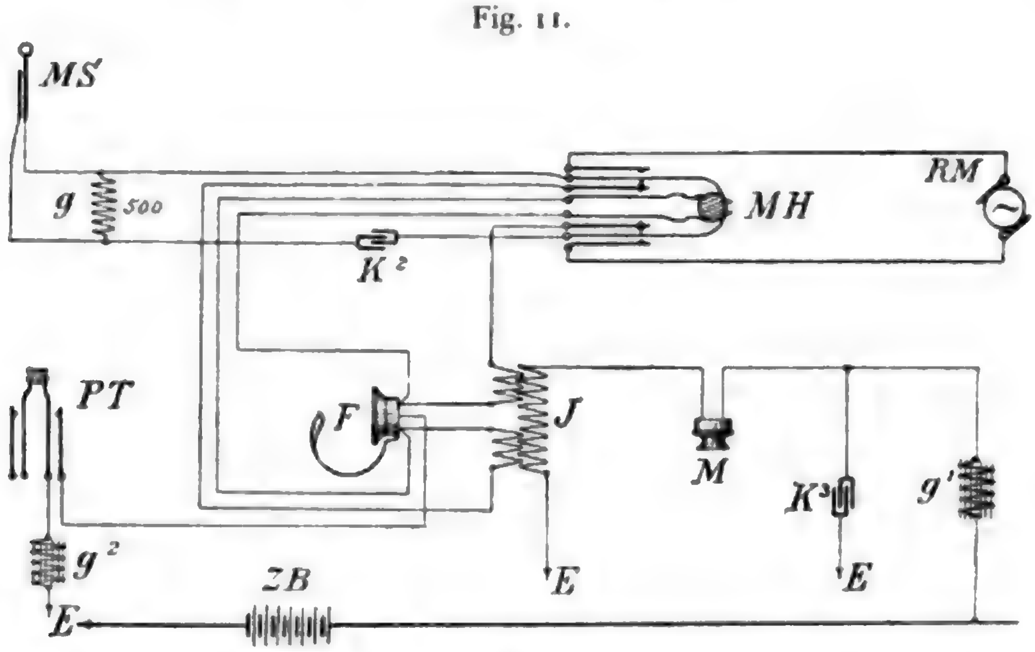


Für die Ausführung der Fernverbindungen kommen weiter die Stromläufe der Fig. 1, 9 und 10 in Betracht. Wenn in einer Fernleitung gerufen wird, spricht *FR* in Fig. 9 an, der Anker wird angezogen, *HR* in Fig. 9 spricht an und dessen Anker bleibt angezogen. *Fl* und *Pl* leuchten auf. Der Beamte nimmt einen der Stöpsel AS^1 oder AS^2 (denjenigen, der gerade nicht anderweit benutzt wird und durch den Hebelumschalter *AH* mit dem Abfragesystem verbunden ist, z. B. AS^2) und steckt ihn in die Klinke *Ka*. Hierdurch wird *FR* aus der Fernleitung ausgeschaltet, *HR* wird stromlos, und die Lampen *Fl* und *Pl* erlöschen. Der Beamte fragt ab. Angenommen, es wird eine Verbindung mit einer zweiten, an einem anderen Schranke zu bedienenden Fernleitung verlangt. Der Beamte legt *AH* um und steckt AS^1 in Klinke *Kd* der zu der Fernleitung 2 gehörenden und entsprechend bezeichneten Dienstleitung. (Eine Prüfung auf Besetzt-

sein der Dienstleitung findet hier ebensowenig wie im Orts- oder Vorortsverkehre statt.) *Dl* der Dienstleitung leuchtet auf, der Beamte am andern Platze schaltet sich durch $A\,S^1$ oder $A\,S^2$ ein, fragt ab und sagt, wenn die Fernleitung 2 frei ist, die Nummer der zu benutzenden Fernklinkenleitung zurück. Der Beamte am ersten Platze legt daraufhin *A H* wieder um und bringt *U H* in die Stellung für Übertragerausschaltung (in der Fig. 9 nach oben). Er setzt *F S* in Klinke *Kf* der angesagten Fernklinkenleitung, ruft mit *F Tv* den verlangten Fernort an und überwacht die Verbindung in gewöhnlicher Weise. *F R* der Fernleitung 1 dient ihm als Schlußzeichen. Es gilt als Grundsatz, daß der Beamte nur so lange in der Verbindung eingeschaltet bleibt, bis die beiden Teilnehmer sich im Gespräche befinden, und sich erst wieder einschaltet, wenn das Schlußzeichen vom ersten Fernorte gegeben wird oder wenn das Gespräch drei Minuten gedauert hat, ohne daß ein Schlußzeichen gegeben ist.

Der Beamte am anderen Platze hat gleichzeitig mit dem Zurücksagen der Nummer der Fernklinkenleitung und Einstecken von *F S* der Fernleitung 2 in Klinke Kf^1 der Fernklinkenleitung den Umschalter *U H* wie

Fig. 11.



am ersten Platze umgelegt, so daß beide Fernleitungen miteinander verbunden sind. *F R* der Fernleitung 2 und beide Übertrager mit Batterie sind hierbei ausgeschaltet. Soll ein Übertrager ohne Batterie eingeschaltet werden, so ist der Umschalter *U H* am ersten Platze in der Ruhestellung zu lassen. Die Verbindung wird zuerst am ersten Arbeitsplatze getrennt. Dann leuchtet *Sl* der benutzten Fernklinkenleitung am Platze 2 auf; auch dort wird alsdann getrennt. Die Klinke *Kh* dient zur Einschaltung eines Handapparats für den Aufsichtsbeamten oder für Aushilfs- oder Kontrollzwecke.

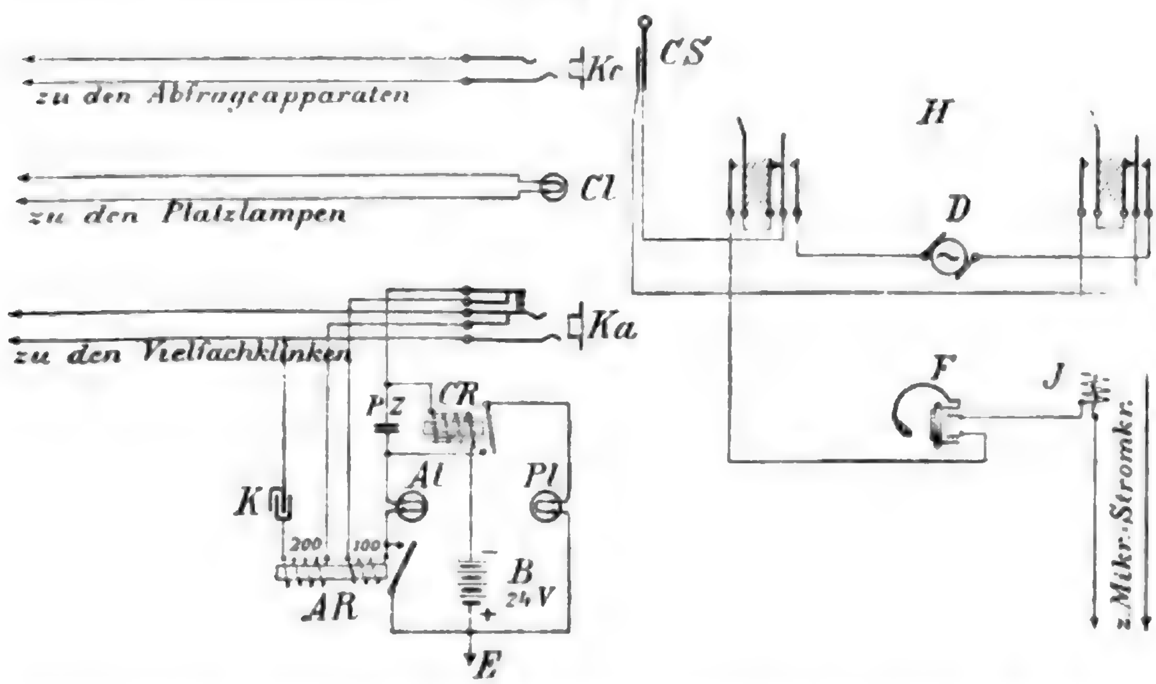
Wenn ein Ferngespräch mit einem Ortsteilnehmer verlangt wird oder das vorher angemeldete Ferngespräch zur Ausführung an der Reihe ist, wird wie folgt verfahren.

Der Beamte am Fernschranke drückt die Taste der Dienstleitung zum Vorschalteplatz und sagt dem Beamten am Vorschalteschranke (Fig. 10) die Nummer der verlangten Anschlußleitung an. Letzter wiederholt die Nummer, legt *H* in die Prüfstellung (in der Zeichnung nach links) und prüft in gewöhnlicher Weise; wenn die Leitung frei ist, nennt er die Nummer

der zu benutzenden Ortsverbindungsleitung z. B. »1. Amts 6«, legt H in die Ruhestellung zurück und steckt VS in die Klinke Kv^l (Fig. 1) dieser Leitung. Hierdurch stellt er die Verbindung mit der Anschlußleitung her und schaltet die Klinken und das Anrufzeichen der Anschlußleitung sowie die Prüfspule seines Kopffernhörers von der Verbindung ab.

Der Beamte am Fernschranke (Fig. 9) steckt inzwischen AS^2 in Ko^l, schaltet hierdurch die Zentralbatterie behufs Speisung der verlangten Sprechstelle für die Zeit der Vorbereitung der Verbindung an die Ortsverbindungsleitung an und ruft die Sprechstelle durch Umlegen von CU in Stellung 3 an. Sobald sich der Teilnehmer meldet, wird FS in Ko^1 gesteckt, AH zurück- und UH (in der Zeichnung) nach unten umgelegt. Das anrufende Fernamt wird benachrichtigt, das Gespräch in Gang gebracht und endlich der Abfrageapparat durch Herausnahme von AS^1 aus Ka aus der Verbindung ausgeschaltet. FR liegt nun als Brücke in der Fernleitung, SR zur Empfangnahme des Schlußzeichens in der Ortsverbindungsleitung. Erscheint das Schlußzeichen, so wird CU in Stellung 2 umgelegt, AS^1 in

Fig. 12.



Ka gesteckt und die Schlußfrage gestellt. Ist das Gespräch zu Ende, so wird die Verbindung durch Herausnahme von FS aus Ko^l getrennt.

Bei dem Einsetzen von AS am Ferntisch in Ko^l und von FS in Ko^1 wird der Stromkreis der Batterie ZB über SR (Fig. 10) geschlossen, der Anker wird angezogen und öffnet hierdurch den Stromkreis von ZB über Sl und u. (Der Kontakt von u ist beim Hochnehmen des Stöpsels VS [Fig. 10] selbsttätig geschlossen worden.) Nach Trennung der Verbindung am Fernschranke wird SR am Vorschalteschranke (Fig. 10) stromlos, der Anker fällt ab und schließt den Lampenstromkreis. Hierauf erfolgt auch am Vorschalteschranke die Trennung der Verbindung durch Herausnahme des Stöpsels VS aus der Trennklinke Kv^l und die Lampe Sl erlischt infolge der Rückkehr des Umschalters u in die Ruhestellung.

Die Klinken des Vorschalteschrankes werden in der Regel in soviel Gruppen zerlegt, wie Vorschalteschränke gebraucht werden, damit eine Vielfachschaltung der Trennklinken vermieden wird. Wenn dies nicht durchführbar ist, wird es nötig, für die Stöpselung am Vorschalteschrank ein

besonderes, von dem gewöhnlichen Prüfgeräusch abweichendes Geräusch zu schaffen. Dies geschieht durch Einschaltung einer Summervorrichtung in die Zuleitung der Prüfbatterie zu den Trennklinken (*Kv'*, in Fig. 1) am Vorschalteschranke. Sobald der Beamte am Vorschalteschranke bei der Prüfung einer verlangten Anschlußleitung auf Freisein das Summergeräusch hört, ist dies für ihn ein Zeichen, daß bereits eine Fernverbindung mit der Anschlußleitung besteht. Die neu verlangte Fernverbindung muß deshalb zurückgestellt werden. Hört der Beamte dagegen nur ein Knacken (das gewöhnliche Prüfgeräusch), so besteht mit der verlangten Anschlußleitung nur eine Ortsverbindung, die zugunsten der Fernverbindung zu trennen ist. Dies geschieht, nachdem der Beamte sich vorher mit dem Stöpsel *M S*, der beim Einsetzen in eine Trennklinke deren Unterbrechungskontakte nicht öffnen kann*), in die bestehende Verbindung eingeschaltet und beide Gesprächspartner von dem Grunde der beabsichtigten Trennung in Kenntnis gesetzt hat.

Die ordnungsmäßige Abwickelung des Betriebs bei einer größeren Vermittelungsanstalt läßt sich nicht immer durch persönliche Beaufsichtigung der Schrankbeamten in ausreichendem Maße überwachen, die Überwachung gestaltet sich vielmehr einfacher und in vielen Fällen durchgreifender, wenn sich die Aufsicht auch durch optische Signale usw. über die Tätigkeit der Beamten am Vielfachumschalter unterrichten kann. Es werden deshalb für diesen Zweck Aufsichtstische geschaffen, wie sie in dem Stromlauf, Fig. 12, dargestellt sind.

Fig. 12 zeigt den Stromlauf eines Aufsichtstisches für Schaltsysteme nach Fig. 1. Der Abfrageapparat des Aufsichtsbeamten ist über den Umschalter *H* an den Stöpsel *C S* angeschlossen. *Kc* ist eine Klinke, deren Zuführungen mit dem Abfragesystem der einzelnen Arbeitsplätze im Ortsamt und Fernamte verbunden sind. Durch Einsetzen von *C S* in eine solche Klinke bei gleichzeitigem Umlegen von *H* in die Abfragestellung kann der Aufsichtsbeamte ohne weiteres hören, wie die Anrufe der Teilnehmer von dem Beamten am Vielfachumschalter beantwortet werden, ob etwa Privatgespräche geführt werden usw. Das Aufleuchten der Lampe *Cl* am Aufsichtstische zeigt an, daß an dem zugehörigen Arbeitsplatze des Vielfachumschalters ein unerledigter Anruf vorliegt. Auch mit dem Mithörschalter kann ein gleiches Zeichen verbunden werden, so daß man am Aufsichtstisch erkennen kann, ob in einer Verbindung zwischen zwei Teilnehmern von dem Beamten am Vielfachumschalter mitgehört wird. An die Klinke *Ka* führt eine im Ortsamte vielfach geschaltete Verbindungsleitung, so daß die Beamten eine Anschlußleitung nötigenfalls mit der Aufsichtsstelle verbinden können. Das zweite Schlußzeichen am Vielfachumschalter wirkt in diesem Falle in gleicher Weise, wie wenn die Verbindung mit einer zweiten Anschlußleitung hergestellt wäre.

Die Schaltung eines Aufsichtstisches für Systeme mit dreiadriger Klinkenleitung ist ähnlich gehalten und bedarf keiner besonderen Erörterung.

*) Der Stöpsel ist zu diesem Zwecke kürzer als der Stöpsel *V S* gehalten, auch ist seine Spitze stark abgeflacht.

Zur Auslegung des Begriffs „Betriebsunfall".

Nach den in der Rechtsprechung allgemein zur Geltung kommenden Grundsätzen liegt ein »Betriebsunfall« nicht allein dann vor, wenn es sich um eine Schädigung der körperlichen und geistigen Gesundheit eines Arbeiters durch eine von außen kommende plötzliche, d. h. zeitlich bestimmbare und zeitlich eng begrenzte Einwirkung

entweder mechanischer Art (Stoß, Schlag, Quetschung usw. durch Maschine, Betriebseinrichtung, Arbeitsgerät und Arbeitsstoff)

oder physischer Art (ganz außergewöhnliche Witterungs- oder Temperaturverhältnisse usw.)

oder psychischer Art (Schreck usw.)

handelt, sondern auch dann, wenn ein Arbeiter durch die plötzliche Einwirkung der bloßen Betriebsarbeit, sofern diese an sich besonders schwer ist und deshalb über das gewöhnliche Leistungsmaß hinausgehende Anforderungen stellt, körperlich geschädigt wird. Ja, sogar die gewöhnliche, nicht über das übliche Maß hinausgehende Arbeit kann unter Umständen Ursache eines »Betriebsunfalls« werden, wenn dabei aus der Person des Arbeiters selbst heraus zufällig besonders ungünstige Verhältnisse eintreten; so z. B., wenn sich ein Arbeiter durch eine schnelle, ungeschickte oder unvorsichtige Bewegung bei der Betriebsarbeit einen Knochenbruch, eine Muskelzerrung, eine Verrenkung oder eine Brucheinklemmung zuzieht.

In allen diesen Fällen tritt die Anerkennung des Betriebsunfalls nicht bloß dann ein, wenn es sich um einen Arbeiter von normalem Gesundheitszustande handelt, sondern auch dann, wenn ein Arbeiter in Betracht kommt, der bereits in der einen oder anderen Beziehung krankhaft veranlagt war und somit bei der schädigenden Wirkung des plötzlichen Ereignisses nicht mehr die volle Widerstandskraft besaß.

Erhebliche Schwierigkeiten und Bedenken entstehen bei der Beurteilung der Frage, ob ein »Betriebsunfall« angenommen werden kann, in allen den Fällen, in denen durch die bloße Betriebsarbeit ohne sonstige äußere Einwirkung, ohne regelwidrigen Lauf der Betriebsvorgänge überhaupt und der Betriebsarbeit im besonderen die Verschlimmerung eines schon bestehenden Leidens herbeigeführt wird.

Zur Lösung dieser Frage bringt die Zeitschrift »Die Arbeiterversicherung« in ihrer Nummer 26 von 1905 einen wertvollen Beitrag von Regierungsrat Dr. Heymann.

Der Verfasser legt zuerst dar, daß die in dieser Hinsicht auftauchenden Zweifel sich hauptsächlich um die Unterfrage drehen, ob es in diesen Fällen für die Annahme eines Betriebsunfalls einer ihrer Art nach ungewöhnlichen (oder ungewohnten), ihrem Grade nach besonders schweren Arbeit und der daraus entspringenden nachteiligen Einwirkung auf den Körper des Verletzten bedarf, oder ob auch schon die schädliche Einwirkung der qualitativ und quantitativ gewöhnlichen, nicht besonders anstrengenden Arbeit den Tatbestand des Betriebsunfalls erfüllt, sofern sie nur auf einen derartig eng begrenzten Ausschnitt der Betriebstätigkeit zurückgeführt werden kann, daß das Moment der Plötzlichkeit der Einwirkung gegeben ist. Unter Anführung mehrerer Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamts und des Sächsischen Landes-Versicherungsamts wird sodann erörtert, daß die auf diesem Gebiete beobachtete Rechtsprechung sich noch nicht zur Aufstellung von festen Grundsätzen durchgerungen hat, vielmehr stehen die hierbei in

der Rechtsprechung zum Ausdrucke gelangten Auffassungen noch vielfach miteinander in Widerspruch. Insbesondere gibt es auf der einen Seite eine Reihe von Entscheidungen, die schon bei nachteiliger Beeinflussung einer bestehenden Krankheit durch die gewöhnliche Betriebsarbeit den Satz, daß es für die Anerkennung eines Betriebsunfalls des Nachweises einer außergewöhnlichen, über den Rahmen der üblichen Betriebstätigkeit hinausgehenden oder einer besonders schweren Arbeit keineswegs bedürfe, in seiner ganzen Schärfe und Allgemeinheit anwenden, und auf der anderen Seite sind Entscheidungen vorhanden, die nicht anerkennen, daß ein Betriebsunfall vorliegt, wenn in der gewöhnlichen Betriebsarbeit lediglich die Gelegenheitsursache zu der Verschlimmerung eines bestehenden Leidens zu suchen ist. Die Entscheidungen letzter Art gehen von der Erwägung aus, daß die eigentliche Ursache der Verschlimmerung nicht in der Arbeit und dem Betriebe, sondern in der schon vorhanden gewesenen Erkrankung liegt, und daß der Arbeiter der eigenen Gebrechlichkeits- und Krankheitsanlage erlag, die ihn außerstand setzte, ohne Schaden für seine Gesundheit den regelmäßigen Grad von Arbeitsfähigkeit zu entwickeln. Auch ist dabei sogar ausdrücklich betont worden, daß auch die gewöhnliche Betriebsarbeit, der ein Arbeiter unter allen Umständen gewachsen sein muß, schon an sich eine anstrengende oder eine solche sein kann, die zeitweilig die Anforderungen an die Leistungen der Arbeiter steigert, ohne indes bei diesen Anforderungen das Maß der Leistungsfähigkeit überhaupt zu überschreiten. Bei der hierauf folgenden Untersuchung, welcher Grundsatz allen Entscheidungen zu entnehmen oder welcher Klasse von Entscheidungen der Vorzug zu geben sei, bringt Heymann zuerst die von Professor Rosin aufgestellte Formel, »daß bei Einwirkung des Unfalls auf einen kranken Körper, da die öffentlich-rechtliche Unfallfürsorge im Gegensatze zur privaten Versicherung eine Beachtung des bei Eintritt in die Versicherung mitgebrachten Unfallrisikos nicht kennt, die volle Fürsorge gewährt werden muß, falls der Unfall eine Verwirklichung der Betriebsgefahr darstellt, falls z. B. also die Betriebstätigkeit, die den Unfall verursachte, in höherem Maße menschliche Kraftanstrengung erforderte, als dies bei den Tätigkeiten des gewöhnlichen Lebens der Fall ist«. Aber auch diese Rosinsche Formel wird, abgesehen davon, daß der Ausdruck »Tätigkeiten des gewöhnlichen Lebens« als zu unbestimmt gehalten bemängelt wird, nicht für eine zutreffende Lösung der entstandenen Frage gehalten. Heymann erblickt sowohl in dieser Formel wie in den Entscheidungen, die einen Betriebsunfall als vorliegend anerkannt haben, eine Überspannung der Begriffe Unfall und Betriebsunfall. Nach seiner Meinung — und wir müssen ihm darin durchaus beipflichten — kann bei einer Verschlimmerung eines bereits vorhandenen Leidens während und infolge der Ausübung der gewöhnlichen Betriebstätigkeit — ohne das Hinzutreten besonderer ungünstiger Umstände — von einem Unfall und Betriebsunfall überhaupt keine Rede sein, wie ja auch unter Unfall im gewöhnlichen Leben nur ein die Tätigkeiten des gewöhnlichen Lebens gewaltsam durchkreuzendes Ereignis, nicht aber die naturnotwendige, unvermeidliche Rückwirkung dieser Tätigkeiten auf den Körper, auch nicht auf den kranken Körper verstanden wird. Nach den Ausführungen des Verfassers ist folgendes als leitender Grundsatz hinzustellen. »Wenn der Körper oder ein bestimmtes Organ des Körpers durch Krankheit, Alter oder sonstige Schädlichkeiten so weit zersetzt worden ist, daß er nicht mehr die Fähigkeit besitzt, den Anstrengungen der gewöhnlichen Berufsarbeit von nicht übermäßiger Schwere Widerstand zu leisten, dann ist der Anteil der Krankheit an dem bei der Arbeit hervorgetretenen Schaden

so wesentlich, daß man den Anteil der Arbeit nicht als wesentlich bezeichnen kann. Wer innerlich krank ist oder sonst körperliche Gebrechen besitzt, vermöge deren er nicht arbeiten kann, ohne durch die Arbeit Schaden zu leiden, der erliegt eben seinem Leiden, nicht der Arbeit, auch wenn diese an sich schwer ist.

Wenn also die gewöhnliche, in ihrer Schwere nicht oder nicht in außergewöhnlichem Maße gesteigerte Betriebsarbeit, sie sei an sich leicht oder schwer, ohne Mitwirkung besonderer ungünstiger Umstände zum Abschluß einer vorhandenen Krankheitsentwickelung geführt hat, so liegt ein Betriebsunfall nicht vor.«

Die hier kundgegebene Auffassung wird auf vielen Seiten Zustimmung finden. Sie wird der sonst stets durchgeführten Unterscheidung von Ursache und Gelegenheitsursache gerecht und bringt ein klareres Verhältnis zur Rechtsprechung in Leistenbruchfällen, bei welcher der aufgestellte Grundsatz schon seither ausnahmslos angewandt worden ist. Sie beseitigt auch den Übelstand, daß diejenigen kranken Unfallversicherten, die zufällig in den Sielen zusammenbrechen, gegenüber den anderen kranken Arbeitskameraden ungerechtfertigt bevorzugt sind.

Nach diesen Ausführungen wird das Vorliegen eines Betriebsunfalls beispielsweise zu verneinen sein, wenn:

a) ein Arbeiter, der schon an einer Erkrankung der Lunge gelitten und bei dem fortgesetzt eine Schwäche der Lungengefäße bestanden hat, bei einer zwar schweren, aber nicht ungewöhnlich schweren oder über den Rahmen der allgemein üblichen Betriebsarbeit hinaus gesteigerten Leistung plötzlich von einem Blutsturze befallen wird;
b) ein Arbeiter, bei dem seit längerer Zeit Arterienverkalkung besteht, mitten in seiner, wenn auch anstrengenden, aber nicht über das übliche Leistungsmaß hinausgehenden Betriebstätigkeit einen Schlaganfall erleidet;
c) ein Arbeiter, der schon lange wegen seiner Herztätigkeit Beschwerden gehabt hat, bei Zurücklegung eines längeren Weges oder beim Tragen einer schwereren, aber nicht ungewöhnlich schweren Last plötzlich im Betrieb an Herzlähmung tot hinfällt.

Das Botenwesen bei den lippischen Zieglern.*)

Von Postdirektor Pape in Lage (Lippe).

Im Wirtschaftsleben der Völker kann man öfter die Erscheinung beobachten, daß arbeitsfähige Personen beider Geschlechter regelmäßig in großer Anzahl zu bestimmten Jahreszeiten nach anderen Gegenden auswandern, um dort sogenannte Saison-Arbeiten vorzunehmen, und dann nach Beendigung dieser Arbeiten, gewöhnlich im Herbste, wieder nach ihrer Heimat zurückkehren. Die Auswanderung erfolgt gewöhnlich aus wenig fruchtbaren, industriearmen und doch stark bevölkerten Gegenden, wo nicht alle arbeitsfähigen Menschen genügenden Erwerb und lohnende Beschäftigung finden können.

*) Quellen: Beiträge zur geschichtlichen Entwickelung des Lippischen Ziegler-Gewerbes von Max Staercke.

Die Bewohner des Eichsfeldes suchen außerhalb Beschäftigung als Wollkämmer, Maurer usw., Kohlschneider kommen aus Tirol und Vorarlberg, geschickte Erdarbeiter aus Italien. Aus den Provinzen Posen, Ostpreußen, Westpreußen, aus Galizien, der russischen Provinz Polen kommen männliche und weibliche Personen nach Mittel- und Westdeutschland, um bei landwirtschaftlichen Arbeiten, namentlich beim Spargelbau und beim Zuckerrübenbaue tätig zu sein. Im westlichen Teile der Provinz Hannover und in Lippe war es seit Jahrhunderten üblich, daß eine große Anzahl Männer regelmäßig im Frühjahre nach den Niederlanden auswanderte, um bei den Wasser- und Kanalbauten, bei den Erntearbeiten, beim Grasmähen und Torfbaggern usw. einen lohnenderen Erwerb zu finden, als sie ihn in den Heide- und Torfgegenden ihrer Heimat haben konnten. Man nannte sie allgemein »die Hollandsgänger«. Später wandten sie sich hauptsächlich der Ziegelindustrie in den Niederlanden zu, die auf einer hohen Stufe der Entwickelung stand und zahlreiche Arbeitskräfte erforderte. Die Auswanderung der Lipper ist wahrscheinlich durch die wirtschaftliche und soziale Not veranlaßt worden, die der unglückselige 30jährige Krieg zur Folge hatte. Die regelmäßig wiederkehrenden Wanderungen beeinflußten in früherer Zeit die öffentlichen Verkehrseinrichtungen sehr wenig. Der Bildungsgrad der in Betracht kommenden Personen war meistens so gering, daß sie schriftlich ihren Gedanken keinen Ausdruck zu geben vermochten.

Ein regelmäßiger Verkehr mit der Heimat wurde in der Weise unterhalten, daß zu bestimmten Zeiten eine Vertrauensperson mündlich von jedem Einzelnen Aufträge und Mitteilungen an die in der Heimat zurückgebliebenen Familienmitglieder entgegennahm und besorgte. Bei seiner Rückreise verfuhr der Bote ebenso. Diese Botenreisen von und nach der Heimat haben sich bei den lippischen Zieglern in einer Weise entwickelt, die postalisch nicht ohne Interesse ist.

Die lippische Landesregierung begünstigte die Auswanderung nicht, was auf die Vorstellungen der Ritterschaft und der Landwirte zurückzuführen ist, die fortwährend über Mangel an Gesinde und sonstigen Arbeitskräften klagten. Auch die Gefahr des Einschleppens von Seuchen und Krankheiten trug dazu bei, daß die Regierung schließlich die Saison-Arbeit in der Fremde gewissermaßen verbot. Im Jahre 1680 erließ sie folgende Verordnung:

Verordnung wegen verbotenen Dienens des Gesindes außerhalb Landes von 1680.

Nachdem des Hochgeborenen Grafen und Herrn, Herrn Simon Henrichs, Grafen und Edlen Herrn zur Lippe p. p. unsers gnädigen Grafen und Herrn, Hochgräfl. Gnaden in Erfahrung gebracht, wesgestalt einige der Untertanen gewöhnt seyn sollen, sich außer Landes in weit angelegene Örter in Dienste zu begeben, Tagelöhnerarbeit daselbst annehmen, und zu gleichmäßiger Arbeit andere zu bereden und dadurch ihre Compagnie dergestalt zu verstärken, daß oftmals die Hausleute und Meiere, auch andere, welche zum Ackerbau und sonsten anderer Arbeit Knechte und Gesinde halten müssen, derer kaum bemächtiget seyn können, geschweige, daß solches Gesindel, wenn es nach verrichteter Arbeit wieder heimkehret, gemeiniglich mit schlimmen Krankheiten behaftet und damit andere anzuzünden pflegen. Und dann dergleichen außer Landes Laufen hiebevor durch öffentliche Edicte aus vielen erheblichen

Ursachen schrof und ernstlich verboten; so wird Namens obhochgedachter Ihr Hochgräfl. Gnaden allen und jeden dieses Kirchspiels Eingesessenen hiemit nochmals aufs ernstlichste, und einem jeden bei Poen 10 Goldfl. anbefohlen, sich solches Arbeitens und Dienens außer Landes, es geschehe denn mit speciel gnädiger Erlaubnis, zu enthalten, unter der Verwarnung, fals ein oder der andere dagegen gehandelt zu haben, betreten werden solte, daß derselbe nicht allein in die comminirte Strafe der 10 Goldfl. wirklich und so bald verfallen seyn, sondern auch durch schärfere Bestrafung zu seiner Schuldigkeit und Gehorsam angewiesen werden soll. Immaßen denn auch denen Vögten ernstlich eingebunden wird, hierauf ein wachendes Auge zu haben, und die Verbrecher zu gebührlicher Bestrafung so bald zu denunciiren, wornach sich ein jeder wird zu richten und vor Ungelegenheit zu hüten wissen.

Gegeben Detmold unterm Gräfl.
Canzlei-Secret den 20. Febr. 1680.

In dieser Verordnung wird die Ziegelgängerei noch nicht erwähnt. Dies geschieht erst in einer späteren Verordnung wegen des auswärtigen Arbeitens usw. aus dem Jahre 1682, welche u. a. besagt:

»Wobei wir auch denenjenigen, welche sich bishero zu gewisser Zeit des Auslaufens in fremde Länder angemaßet, daselbst der Ziegelarbeit sich zu bedienen, solche ihre bisherige Gewohnheit, und zwar einen jeden bei Strafe 50 Goldfl. alles Ernstes verbieten.«

Die der Ziegelgängerei wenig günstige Gesinnung der Landesregierung hielt lange Zeit an, weil die Klagen über Mangel an Arbeitskräften aus den beteiligten Kreisen sich immer wiederholten. Diese Klagen werden in einer »Verordnung wegen der Holl. und Friesland-Gänger von 1734« zum Ausdrucke gebracht. Die Verordnung besagt, daß »die Meier und Hauswirthe auf dem platten Lande nicht weniger als die Eingesessenen in denen Städten sich vielfältig beschweret, gestalt es ihnen an nöthigem Dienstvolk zur Verrichtung ihrer Arbeit fehle, welches guten Theils daher entstehet, daß die junge Manschaft sich so häufig in Holl- und Ostfriesland begeben«. Erst nach und nach mit dem Wachsen der Erkenntnis von der großen Bedeutung, welche das Zieglergewerbe für die wirtschaftliche Entwickelung des lippischen Landes hatte, änderte sich die Haltung der Regierung. Sie griff allmählich verordnend und fördernd in die Verhältnisse der Ziegler-Auswanderung ein, indem sie das Postwesen für die Auswanderer, die Stellenvermittelung usw. regelte.

Inzwischen hatte sich ein regelmäßiges Botenwesen zwischen den Ziegelarbeitern im Ausland und der lippischen Heimat entwickelt. Die Ziegelboten besorgten jetzt nicht nur mündliche Aufträge, sondern auch Briefe, Gelder und kleine Pakete von und nach der Heimat, wiesen Arbeitsgelegenheit nach und nahmen sich der jungen, unerfahrenen Arbeiter im Auslande mit Rat und Tat an. Die Boten wurden hierdurch allmählich wichtige Vertrauenspersonen im Zieglergewerbe. Die lippische Landesregierung erließ bestimmte Vorschriften für den Dienst und die sonstigen Obliegenheiten der Boten und erteilte ihnen für bestimmte Gegenden ein ausschließliches Privilegium. So gab es einen »ordinären Friesländischen Botten« und einen »ordinären Ostfriesländisch und Grönningschen Botten«.

Aus einer Instruktion der Ziegelboten, welche aus dem Anfange des

vorigen Jahrhunderts stammt, ist postalisch folgende Bestimmung bemerkenswert:

»Auf der Sommerreise besorgt der Ziegelbote die Briefe, Gelder und kleinen Pakete, welche ihm von den Ziegelarbeitern und ihren Angehörigen zur Besorgung übergeben werden.«

Es war demnach durch die Einrichtung der privilegierten Ziegelboten von der lippischen Landesregierung ein besonderer Beförderungsdienst geschaffen, der mit den bestehenden postalischen Einrichtungen von Thurn und Taxis in keinem Zusammenhange stand.

Der Ziegelbote hatte die getreue Erfüllung seiner Obliegenheiten eidlich anzugeloben und eine Kaution von 1000 bis 1500 Rthlr. zu bestellen.

Nach Hinterlegung der Kaution und nach der Verpflichtung wurde dem Ziegelboten als Ausweis ein »Certificat« von der Regierung ausgestellt.

Verschiedene Mißstände, welche sich nach und nach bei der Ziegler-Auswanderung geltend machten, sowie die stetig wachsende wirtschaftliche Bedeutung dieses Gewerbes für das ganze lippische Land gaben im Jahre 1851 der Landesregierung und dem lippischen Landtage Veranlassung, die gewerblichen Verhältnisse bei den Zieglern sowie das Ziegelbotenwesen durch ein besonderes Gesetz zu regeln. In diesem Gesetze (Zieglergewerbegesetz) ist der Versuch gemacht worden, gewerbliche Verhältnisse, wie Arbeitsnachweis, Lohnfragen, Schlichtung von Lohnstreitigkeiten durch Schieds- und Gewerbegerichte usw. schon damals staatlich zu ordnen. Die lippische Regierung hat durch das Zieglergewerbegesetz volkswirtschaftliche Fragen schon zu einer Zeit zu lösen versucht und für einen bestimmten Stand gesetzlich eine soziale Fürsorge eintreten lassen, zu der im allgemeinen solche Fragen noch nicht an der Tagesordnung waren. Auch mit der Einrichtung der Ziegelboten, deren Bedeutung im Laufe der Zeit für das gesamte Zieglergewerbe durch Regelung der Arbeits- und Lohnverhältnisse usw. immer mehr gewachsen war, beschäftigt sich das Gesetz, in welchem sie nunmehr Ziegelagenten genannt werden. Im § 1 besagt das Gesetz, daß das Zieglergewerbe, welches von Lippern im Auslande betrieben wird, unter der Aufsicht und Leitung der Ziegelagenten steht. Ziegelagenten waren für folgende Bezirke vorgesehen:

1. das Königreich der Niederlande, die Herrschaft Jever und Ostfriesland sowie einen Teil des Regierungsbezirkes Münster;

2. sämtliche Provinzen des Königreichs Hannover mit Ausnahme von Ostfriesland und der Gegend an der Elbe und Oste, ferner das Herzogtum Braunschweig, das Großherzogtum Oldenburg und den übrigen Teil des Regierungsbezirkes Münster;

3. die vorgedachte Gegend an der Elbe und Oste, das Gebiet der Stadt Hamburg, das Königreich Dänemark einschließlich der Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, das Königreich Sachsen, die preußische Provinz Sachsen und die Sächsischen Herzogtümer.

Für andere Länder und Provinzen waren staatlich privilegierte Ziegelagenten nicht angestellt; die Ausübung der Tätigkeit eines Ziegelagenten war dort dem freien Wettbewerb überlassen. In den §§ 4 bis 6 des Gesetzes waren die Reisen der Ziegelagenten nach ihren Bezirken geregelt.

Der § 6 des Gesetzes hatte fast denselben Wortlaut wie der betreffende Paragraph der früheren Instruktion hinsichtlich der postalischen Tätigkeit des Ziegelboten, nämlich, daß der Ziegelagent Briefe und Gelder, die ihm von den Ziegelarbeitern und ihren Angehörigen übergeben wurden, zu besorgen hatte. Hierdurch war ein besonderer postalischer Verkehr der Auswanderer mit der Heimat gesetzlich geregelt.

Einen weiteren Ausbau in postalischer Beziehung hat die Einrichtung des Ziegelbotenwesens nicht erfahren. Namentlich waren feste Gebühren für die Beförderung der Sendungen nicht vorgesehen; der Ziegelagent oder der Ziegelbote wurde in der Weise entschädigt, daß jeder Ziegler eine jährliche Gebühr für die Gesamtmühewaltung an den Ziegelagenten entrichten mußte. Die Geschäftstätigkeit eines Ziegelagenten war indes so einträglich und lohnend, daß der Regierung schon in frühen Zeiten der Vorschlag gemacht wurde, diesen Erwerbszweig zu verpachten. Indes ist es in dieser Beziehung bei Versuchen geblieben. Nur eine Konzessionsabgabe, welche von der Regierung nach Umständen auf 100 bis 150 Rthlr. bemessen wurde, hatte der Ziegelbote für sein Privilegium zu entrichten. Das Zieglergewerbegesetz und das dadurch staatlich organisierte Postwesen für die Zieglerauswanderer bestanden bis zum Jahre 1869, in dem hauptsächlich die Gewerbeordnung und noch andere Gründe die Aufhebung des Gesetzes herbeiführten.

Auch nach dem Außerkrafttreten des Zieglergewerbegesetzes hat die Saison-Auswanderung der Ziegler im Fürstentum Lippe an Bedeutung noch zugenommen. Im Jahre 1894 betrug die Zahl der Auswanderer durchschnittlich 12 500 Arbeiter, im Jahre 1899 bereits 14 000. In größeren Massen erfolgt die Auswanderung nach den Industriegegenden von Rheinland und Westfalen und nach der Provinz Hannover, wo in den Gegenden der Unterelbe an den Nebenflüssen Oste und Schwinge sich eine lebhafte Ziegelindustrie entwickelt hat. In kleineren Trupps oder vereinzelt erstreckt sich die Auswanderung auf das übrige Deutschland, auf Luxemburg, Dänemark, Schweden, Rußland, Rumänien und Holland. Auch in den deutschen Kolonien sind schon lippische Ziegler tätig. Da die Einrichtung der Ziegelboten vollständig eingegangen ist, wird der Postverkehr durch diese alljährliche Saison-Auswanderung ganz erheblich beeinflußt. Im Paketverkehre sind während der Sommermonate die sogenannten Zieglerkörbe, mit denen Lebensmittel und Kleidungsstücke zur Versendung kommen, auf den Schaffner-Bahnposten Hameln–Bielefeld und Herford–Altenbeken eine ständige Erscheinung, während der Briefverkehr durch Fachblätter und religiöse Zeitschriften, die in der Regel als Drucksachen versandt werden, belebt wird. Die Zieglerkörbe sind auf Veranlassung eines tüchtigen, erst kürzlich verstorbenen Postmeisters im Paketverkehre der Ziegler allgemein eingeführt worden, weil die Sendungen früher oft nicht nach Maßgabe der Beförderungsstrecke und der Beschaffenheit des Inhalts verpackt waren. Diese Maßnahme hat wesentlich dazu beigetragen, daß in dem bedeutenden Paketverkehre der Ziegler sich die Zahl beschädigter Pakete wesentlich vermindert hat. Der stärkste Briefverkehr nach lippischen Orten, wo Ziegler ihre Heimat haben, zeigt sich am Montag und Dienstag in den Sommermonaten, weil der Sonntag zum Briefschreiben benutzt wird, während in den Wintermonaten bei Anwesenheit der Ziegler in der Heimat der Zeitungsverkehr eine erhebliche Steigerung erfährt. Auch im Geldverkehre der lippischen Postanstalten macht sich die Ziegler-Auswanderung bemerkbar. Die Postanstalten haben in den Sommermonaten in der Regel Zuschüsse nötig, weil die in der Fremde gemachten Ersparnisse regelmäßig an die heimatlichen Sparkassen und an die Familienangehörigen eingesandt werden, während in den Wintermonaten Überschüsse vorhanden sind, weil die Ziegler Einzahlungen zur Regelung ihrer geschäftlichen Angelegenheiten machen. Telegraph und Fernsprecher werden bei fröhlichen und traurigen Familienereignissen, bei der Stellenvermittelung und bei sonstigen geschäftlichen Angelegenheiten lebhaft in Anspruch genommen.

NACHRUF.

Wirklicher Geheimer Ober-Postrat Gottgetreu †.

Am 7. Dezember 1905 ist der vormalige vortragende Rat im Reichs-Postamt, Wirkliche Geheime Ober-Postrat Gottgetreu im 71. Lebensjahre gestorben.

Gottgetreu wurde am 16. Oktober 1835 in Ziesar (Bez. Magdeburg) geboren und bestand Ostern 1856 am Domgymnasium zu Magdeburg die Reifeprüfung. Er studierte in Halle und Berlin die Rechte und trat nach Ablegung der ersten juristischen Prüfung im Jahre 1859 in den preußischen Justizdienst ein. Die ungünstigen Aussichten der juristischen Laufbahn bewogen ihn, 1860 als Postaspirant zur Postverwaltung überzugehen. Er legte 1867 die höhere Postverwaltungsprüfung ab. An den Feldzügen von 1864 und 1870/71 nahm er als Feldpostsekretär und Feldpostmeister teil. Seine Leistungen im französischen Feldzuge wurden durch Verleihung des Eisernen Kreuzes anerkannt. Kurz vor seiner Rückkehr aus Frankreich erfolgte seine Beförderung zum Postinspektor in Braunschweig; 1878 wurde er zum Postrat ernannt; in dieser Stellung war er in Arnsberg und Leipzig, vorübergehend auch in Coblenz und Potsdam tätig. 1883 wurde er in das Reichs-Postamt berufen und dort 1884 zum Ober-Postrat und ständigen Hilfsarbeiter, 1886 zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat, 1896 zum Geheimen Ober-Postrat ernannt.

Bei seiner Versetzung in den Ruhestand (1. Oktober 1901) wurde ihm der Charakter als Wirklicher Geheimer Ober-Postrat mit dem Range eines Rates I. Klasse verliehen.

Der Heimgegangene hat sich als ein Beamter von großer Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue bewährt und insbesondere als langjähriges Mitglied der Zentralbehörde eine erfolgreiche Tätigkeit entwickelt. Daneben gehörte er bis zu seinem Scheiden aus dem Dienste dem Hauptausschusse der Stiftung »Töchterhort« zunächst als stellvertretender Kommissar des Staatssekretärs, später als zweiter Vorsitzender an und zeigte sich stets als sachverständiger Ratgeber sowie als warmherziger Freund und Förderer der Stiftungssache. Auch hat er eine Reihe von Jahren die Redaktion des »Archivs für Post und Telegraphie« mit Hingebung besorgt. Leider war sein Lebensabend durch schwere Krankheit getrübt, wovon ihn nunmehr ein sanfter Tod erlöst hat. Er ist in Stralsund, wohin er nach der Pensionierung seinen Wohnsitz verlegt hatte, zur letzten Ruhe bestattet worden.

Von den Berufsgenossen, bei denen der Entschlafene sich durch die Geradheit des Charakters und liebenswürdiges, gewinnendes Wesen allgemeiner Wertschätzung erfreute, wird ihm über das Grab hinaus ein treues Andenken bewahrt werden.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Neue ozeanographische Arbeiten der Kaiserlichen Marine. Über die nächsten Aufgaben des vor kurzem für die deutsche Kriegsmarine vom Stapel gelassenen Vermessungsschiffs »Planet« (vgl. S. 754 des Archivs v. 1905) bringt die »Zeitschrift der Gesellsch. f. Erdkunde zu Berlin« nachstehende interessante Mitteilungen. Das neue Schiff wird nach dem tropischen westlichen Stillen Ozean auf Station gehen und mehrere Jahre dort verbleiben. Der Reiseweg wird den Aufgaben des Schiffes angepaßt werden, soweit der durch das Kohlenfassungsvermögen des Schiffes beschränkte Aktionsradius dies zuläßt. Nachdem das Schiff den Atlantischen Ozean der ganzen Länge nach bis Capstadt durchfahren hat, wird der Weg mit einem großen Bogen nach Süden über Mauritius nach West-Sumatra und von da um die Philippinen herum nach dem Vermessungsgebiet im Bismarck-Archipel gehen.

Während der Ausreise sollen die meteorologischen Verhältnisse der oberen Luftschichten über dem Meere, die für die Weiterentwickelung der Meteorologie von grundlegender Bedeutung sind, erforscht und außerdem in besonderem Maße Tiefseeforschungen betrieben werden.

Die hohe Wichtigkeit der Drachenaufstiege über den Ozeanen ist in der Konferenz der Internationalen Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt zu St. Petersburg im Herbste 1904 eingehend erörtert worden. Die Möglichkeit der Erreichung sehr großer Höhen bei solchen Aufstiegen haben die letzten Reisen des Fürsten von Monaco dargetan, im großen und ganzen aber stellen die höheren Luftschichten über dem Ozean noch ein ganz jungfräuliches Gebiet dar. Von dem systematischen Studium der Verhältnisse dort oben, fern von den Einflüssen der Kontinente, verspricht man sich deshalb eine reiche Ausbeute. Erhöhten Wert werden die geplanten Drachenaufstiege dadurch gewinnen, daß bei dem nordsüdlichen Kurse des Schiffes durch den Atlantischen Ozean eine große Reihe von Klimazonen durchschnitten wird, die Roßbreiten, die Passatgürtel, das Gebiet der braven Westwinde und die Monsumgebiete des Indischen Ozeans und des Indomalaiischen Archipels. Zur Lösung seiner Aufgabe wird dem Vermessungsschiff eine umfangreiche Ausrüstung an Drachen und dazu gehörenden Registrierapparaten mitgegeben werden.

Das Hauptgebiet für die ozeanographischen Arbeiten wird der östlich von den Philippinen gelegene Teil des Pazifischen Ozeans sein, der in dieser Beziehung noch fast ganz unbekannt ist. Wenn möglich, sollen die ozeanographischen Forschungen durch besondere Kreuzfahrten bis zu den Karolinen, Marianen und den Samoa-Inseln hin ausgedehnt werden. Die Ausrüstung für die Erforschung der Tiefsee ist unter Berücksichtigung der neusten, bei der »Valdivia«-Expedition und den Südpolar-Expeditionen gesammelten Erfahrungen durch die Deutsche Seewarte übernommen worden.

Besonders belangreich für die Wissenschaft ist der dem Schiffe aufgetragene Versuch, die auf dem Lande bereits glänzend bewährte Stereophotogrammetrie auch für die Küstenvermessung von Bord aus in größerem Maßstabe nutzbar zu machen. Ferner soll durch das Vermessungsschiff die Anwendung der Stereophotogrammetrie zur Ermittelung und Darstellung der Größe und Gestalt der Meereswellen erprobt werden. Bisher war man für die Ermittelung der Länge und Höhe der Meereswellen auf mehr oder weniger genaue Schätzungen angewiesen, während man für die eigentliche Gestalt der Wasserberge, ihre Böschungswinkel usw. überhaupt keine

exakten Beobachtungsmethoden besaß. Diese Lücke in der Ozeanographie, an deren Beseitigung auch der Schiffbau ein erhebliches praktisches Interesse hat, wird hoffentlich durch die Stereophotogrammetrie ausgefüllt werden, indem man mittels des Stereokomparators ein vollkommen naturgetreues Modell der Form herstellen kann, welche die Wasseroberfläche im Augenblicke der Aufnahme hatte.

Das Reichs-Marineamt hat bereits an der Vorbereitung der letzten zwei großen Expeditionen, der Deutschen Tiefsee-Expedition auf der »Valdivia« und der Deutschen Südpolar-Expedition auf dem »Gauß«, tatkräftigen Anteil genommen. Mit Genugtuung ist es daher zu begrüßen, daß die deutsche Kriegsmarine nach längerer Pause nun auch wieder in selbständiger Tätigkeit für die wissenschaftliche Erforschung der Ozeane einzutreten in der Lage ist.

LITERATUR.

Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, mit besonderer Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts. Von Postinspektor Dr. jur. P. Leutke. Berlin 1905. Guttentags Verlag. 270 Seiten. Preis 5 Mark.

Der wesentliche Inhalt dieses Buches ist die Prüfung der Frage, ob der Empfänger einer Sendung vor ihrer Aushändigung über sie verfügen kann sowie, bejahendenfalls, wie die Verfügungsbefugnisse von Absender und Empfänger gegeneinander abzugrenzen sind. Nach der Verschiedenheit der Rechtsquellen zerfällt das Buch notwendig in zwei Teile: in die Prüfung des Verfügungsrechts beim handelsrechtlichen Frachtgeschäfte — hier werden die beim Eisenbahn- und Schiffstransport bestehenden Modifikationen angegliedert — und in das Verfügungsrecht beim Postfrachtgeschäfte.

Für das handelsrechtliche Frachtgeschäft kann über die grundlegenden Fragen in dieser Beziehung ein Streit kaum bestehen. Denn die §§ 433, 435 des Handelsgesetzbuchs (früher Art. 402, 405) regeln die Abgrenzung der Befugnisse zwischen Absender und Empfänger genau: der Empfänger kann selbständig über das Gut verfügen, sobald es am Bestimmungsort angekommen ist; das von vornherein bestehende Verfügungsrecht des Absenders erlischt jedoch erst etwas später, sobald nämlich, nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte, der Frachtbrief dem Empfänger übergeben, oder vom Empfänger aus eigenem Rechte Klage gegen den Frachtführer erhoben worden ist. Bis dahin hat der Empfänger, auch wenn ihm bereits das eigene Recht durch Ankunft des Gutes erwachsen, dem Absenderrechte sich zu beugen. Irrtümlicherweise bemerkt der Verfasser S. 84: »In demselben Augenblick, in welchem das Dispositionsrecht des Absenders endet, aber auch nicht früher beginnt das des Empfängers.« Doch an anderer Stelle (S. 99) weist er mit Recht darauf hin, daß in einem vom Gesetze genau umgrenzten Stadium beide Rechte konkurrieren, aber mit Vorzug des Absenderrechts.

Sind die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs klar, so hat es doch unsagbare Mühe gekostet, die sonderbare Vorschrift, daß ein am Frachtvertrage völlig Unbeteiligter (der Empfänger) aus dem Vertrage selbständig Rechte erwerben soll, juristisch zu konstruieren. Nicht weniger als zehn

verschiedene Konstruktionsversuche hat die Wissenschaft aufgestellt. (Präsumtiver Mandatar, Zession, fingierte Zession, actio negotiorum gestorum, Vertrag zu Gunsten Dritter usw.). Der Verfasser geht sie sämtlich durch, hält sie jedoch nach eingehender Prüfung für verfehlt und gelangt schließlich zu dem Schlusse (S. 83), daß man auf jede derartige juristische Konstruktion dieses »durchaus eigenartigen Rechtsverhältnisses« verzichten müsse.

Der vom »Postfrachtgeschäft« handelnde zweite Teil des Buches ist mit besonderer Vorliebe bearbeitet. Ausführlich referiert der Verfasser zunächst über die inbetracht kommenden Rechtsquellen, wobei der Streitfrage über die rechtliche Natur der Postordnung besondere Berücksichtigung zuteil wird, sodann über die verschiedenartigen Auffassungen des Rechtsverhältnisses der Post zum korrespondierenden Publikum, das der Verfasser (S. 150) mit Recht als ein privatrechtliches Vertragsverhältnis bezeichnet. Nach eingehenden Betrachtungen über die einzelnen Postbeförderungsverträge kommt der Verfasser zum Hauptgegenstande seiner Abhandlung: zum Verfügungsrechte beim Postfrachtgeschäfte. Die Ansichten, die er hier äußert, erscheinen jedoch, so eindringlich er sie auch zu begründen sucht, vielfach bedenklich.

Daß am Aufgabeorte nur der Absender und nicht auch der Empfänger ein Verfügungsrecht über die Sendung hat, gibt auch der Verfasser zu. Das aus diesem Rechte fließende Recht auf Rücknahme der Sendung (vom Verfasser »Rücktrittsrecht« genannt, doch »Kündigung« im Sprachgebrauche des Bürg. Gesetzbuchs [§ 649]) ist nichts Singuläres, wie der Verfasser anzunehmen scheint, sondern stand dem »Besteller« beim Werkvertrage — um einen solchen Vertrag handelt es sich — schon seit den Zeiten der Römer zu. Zutreffend ist, was der Verfasser über die Legitimation des Rückfordernden ausführt: § 33, III der Postordnung kann nicht und will nicht die Prüfung der Legitimation ausschließend regeln; diese kann auch auf andere Weise geführt werden, wie die Ausführungsbestimmungen erkennen lassen. Zweifelhafter, aber mit dem Verfasser anzuerkennen, ist das Rückforderungsrecht des Inhabers der elterlichen oder vormundschaftlichen Gewalt bezüglich der vom Kinde oder Mündel abgesandten Sendungen. Bedenklich ist jedoch, wenn der Verfasser dem Leiter einer Irrenanstalt ein gleiches Recht beilegt. Das Gesetz erkennt ein derartig weitgreifendes Gewaltverhältnis nicht an. Auch darin wird man dem Verfasser nicht folgen können, daß dem Ehemann ein Brieferöffnungs- und Briefrückforderungsrecht zustehe. Der Verfasser folgt hier Kohler (Das Recht an Briefen, 1893, S. 56). Kohlers Ansicht, die sich im wesentlichen auf französische Rechtsprechung stützte, wich schon nach früherem deutschen Rechte von der communis opinio ab; sie ist vollends nach heutigem Rechte nicht haltbar, das die Rechtsstellung der Frau wesentlich verbessert hat.

»Das Verfügungsrecht unterwegs« wird vom Verfasser (in § 16) getrennt behandelt, jedoch ohne inneren Grund. § 33, I der Postordnung schreibt klar vor, daß der Absender so lange über die Sendung verfügen kann, als sie dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist. Zwischen Aufgabeort und Unterwegsort ist kein Unterschied zu machen. Der Verfasser ist anderer Ansicht. Er leitet aus § 34, I a. a. O. ein Recht des Empfängers auf Aushändigung am Unterwegsorte her, das allerdings im Widerspruche stehe zum Rechte des Absenders. § 34, I sei daher — möglicherweise — rechtsungültig (S. 129 bis 200)! Hier liegt ein Grundfehler, der für die weiteren Ausführungen des Verfassers entscheidend ist. Der Verfasser (S. 196 bis 197) verwechselt Recht und Pflicht. § 34, I

P. O. hat lediglich folgende Bedeutung. Die Post sichert sich im Beförderungsvertrage das Recht zu, die Aushändigung an den Adressaten auch schon an einem Unterwegsorte vornehmen zu dürfen, wenn ihr das unbedenklich erscheint. Hieraus eine Pflicht der Post zu folgern, ist ebenso willkürlich, wie zu schließen, der Empfänger könne die Aushändigung unterwegs verlangen. Anderseits ist es Buchstabeninterpretation, wenn der Verfasser aus § 34, I P. O. schließt, daß eine vorzeitige Aushändigung an den Empfänger nur am Unterwegsorte, nicht auch am Aufgabe- oder Bestimmungsorte statthaft sei. § 34, I P. O. enthält vielmehr den allgemeinen Gedanken, daß zur schnelleren Erreichung des Vertragsziels die Aushändigung schon dort erfolgen darf (nicht »muß«), wo sie am ehesten möglich ist. Jedenfalls fehlt für die enge Auslegung des Verfassers jeder erkennbare Grund.

Mit diesen Erwägungen gelangt der Verfasser zum Höhepunkte seiner Ausführungen, zum angeblich selbständigen Rechte des Empfängers auf Aushändigung (S. 206 ff.). Ein solches Recht ist allerdings in der älteren wie in der jüngeren Literatur mehrfach angenommen worden, obwohl, wie der Verfasser bemerkt, die Praxis der deutschen Postverwaltungen jederzeit widersprochen hat. Er selbst hält alle diese theoretischen Begründungsversuche mit Recht für unzulänglich. Er glaubt vielmehr aus den einschlägigen Vorschriften unmittelbar argumentieren zu können. Für den Rechtszustand vor dem Jahre 1900 stützt er sich in erster Linie auf Art. 405 des Allgem. Handelsgesetzbuchs, eine Bestimmung, die, wie eingangs angedeutet, in gewissen Grenzen einen selbständigen Anspruch des Empfängers einer Frachtsendung enthält. Da das (alte) Handelsgesetzbuch subsidiär auch für die Transportgeschäfte der Post galt (Art. 421), so ist auf Art. 405 ein angeblich selbständiges Recht des Empfängers einer Postsendung von verschiedenen Seiten gestützt worden. Indes dieses Argument, über dessen Stichhaltigkeit sich allerdings streiten ließ, das aber insbesondere auch vom Reichsgerichte (Bd. 43, S. 99; Bd. 48, S. 257) zurückgewiesen worden ist, entfällt heute gänzlich, nachdem durch das neue Handelsgesetzbuch (§ 452) die subsidiäre Anwendung des Handelsrechts auf die Posttransportverträge ausgeschlossen worden ist. Für das heutige Recht ist der Verfasser — bei seiner Ablehnung der eingangs angedeuteten theoretischen Konstruktionsversuche — darauf beschränkt, Beweisgründe aus vereinzelten Bestimmungen des Postsonderrechts zu entnehmen. Nach seiner Ansicht hat infolge des § 6 des Postgesetzes der Empfänger zwar keinen Entschädigungsanspruch wegen Verlust oder Beschädigung der Sendung — hiervon läßt der Verfasser freilich (S. 247, Anm. 2) willkürlich eine wichtige Ausnahme zu, nämlich für den Fall der Erhebung der Klage auf Aushändigung seitens des Empfängers —, wohl aber habe der Empfänger einen Aushändigungs- oder Erfüllungsanspruch, sobald die Sendung den Aufgabeort verlassen habe (arg. ex. § 34, I P. O.?). Bei Ortssendungen erwachse dieser Anspruch bereits mit Abschluß des Beförderungsvertrags. Wegen des Rückforderungsrechts des Absenders werde jenes Recht jedoch unwiderruflich erst mit Aushändigung der Briefsendung oder des Ablieferungsscheins usw., in Abweichung vom Handelsrechte jedoch nicht schon mit Anstellung der Klage des Empfängers auf Aushändigung (S. 247).

Gegen diese Auffassung spricht eigentlich durchschlagend schon § 6 des Postgesetzes, wonach ein Ersatzanspruch wegen Verlust und Beschädigung dem Absender, d. h. nur dem Absender zusteht. Der Verfasser entnimmt hieraus lediglich, daß der Empfänger keinen Gewährleistungsanspruch (Anspruch aus der »Garantie« der Post) erheben könne,

daß ihm aber der Erfüllungsanspruch dadurch nicht habe abgesprochen werden sollen. Und doch ist der Anspruch auf Schadensersatz weiter nichts als Ausfluß des Erfüllungsanspruchs. Letzter wird praktisch nur da erhoben werden, wo die Sendung beschädigt oder überhaupt nicht nachweisbar ist. Hier nützt der bloße Anspruch auf Aushändigung nichts. Es tritt hinzu der Anspruch auf Schadensersatz wegen mangelhafter Erfüllung (Beschädigung) oder er wandelt sich (bei Verlust) in einen Ersatzanspruch wegen Nichterfüllung. Indem das Postgesetz diese allein praktischen Ansprüche aus dem Vertrage nur dem Absender gewährt, kann es nicht daneben und stillschweigend besondere theoretische Anspruchsformen dem Empfänger gewähren. Die Beweisführung des Verfassers ist übrigens ein Zirkelschluß. Wenn durch § 6 a. a. O. dem Empfänger der Erfüllungsanspruch in der Erscheinungsform eines Aushändigungsanspruchs nicht entzogen sei, so übersieht der Verfasser, daß ein solcher Anspruch, da das Gesetz ihn nicht verleiht, doch nur aus dem Vertrage folgen könnte. Er nimmt aber selbst nicht an, daß zwischen Post und Empfänger ein Vertragsverhältnis bestehe; im Gegenteile verwirft er alle in der Literatur aufgestellten dahingehenden Konstruktionsversuche und gibt selbst zu, daß nur durch die singuläre Vorschrift des Art. 405 H. G. B. (alte Fassung) das selbständige Recht des Empfängers in die Gesetzgebung gelangt ist. Was singulär und unkonstruierbar ist, kann nicht an anderer Stelle als stillschweigend vorhanden vorausgesetzt werden.

Der Verfasser will allerdings noch aus vereinzelten Bestimmungen der Postordnung einen selbständigen Anspruch des Empfängers herleiten. Daß er sich auf § 34, I P. O. stützt, wurde schon bemerkt. Den hier gemachten Fehler wiederholt er, wenn er aus § 6 des Posttaxgesetzes und § 50, III P. O. anscheinend eine Pflicht des Empfängers zur Nachzahlung des Portos entnimmt, woraus er dann als Korrelat einen Anspruch auf Aushändigung folgert (S. 233 bis 234). Daß der Empfänger zur Annahme der mit dem Porto belasteten Sendung und folglich zur Portozahlung verpflichtet sei, ist nirgends gesagt, das Gegenteil ergibt sich vielmehr gerade aus § 6 des Posttaxgesetzes in Verbindung mit § 50, III bis IV P. O. Wenn im Abholungsverfahren das Porto bei Aushändigung des Ablieferungsscheins usw. erhoben worden ist, so bleibt es dem Empfänger dennoch unbenommen, die Sendung zurückzuweisen und folglich Erstattung des erlegten Portos zu verlangen.

Anderseits kann der Verfasser sich auf Stellen des Postrechts berufen, wo von einem »Verlangen« des Empfängers der Post gegenüber gesprochen wird. So kann gemäß § 50, III P. O. der Empfänger unter gewissen Voraussetzungen die Aushändigung ohne Portozahlung »verlangen«; nach § 49 des Postgesetzes braucht die Postverwaltung die Legitimation desjenigen nicht zu prüfen, welcher unter Vorlegung des Ablieferungsscheins usw. die Aushändigung der Sendung »verlangt«. Aber an beiden Stellen kann »verlangt« nur heißen »beantragt«. Der unbefangene Leser wird nicht anders lesen. Wie sollte auch der im Abholungsverfahren mit dem quittierten Ablieferungsscheine sich meldende Laufbursche, dessen Legitimation die Post nicht zu prüfen hat, die Aushändigung im Rechtssinne verlangen können?

Wenn die Postordnung in § 42, I von der »Befugnis« des Empfängers spricht, »seine« Postsendungen abzuholen, so anerkennt sie nach Ansicht des Verfassers, daß der Empfänger befugt sei, die an ihn gerichteten Sendungen in gewissem Sinne als die seinigen zu betrachten, also auch in irgend einer Weise die Aushändigung zu verlangen (S. 239). Dies ist ein

Trugschluß. Jedermann hat das Recht, einen Antrag bei der Post dahingehend zu stellen, daß, wenn Sendungen an ihn eingehen, die Bestellung in einem besonderen Verfahren erfolge. Hieraus erwächst höchstens ein Anspruch auf Einhaltung des Abholungsverfahrens, aber nicht auf Aushändigung konkreter Sendungen. Selbst wenn die Post sich vertraglich zur Aushändigung der für den Vertragsgegner eingehenden Sendungen verpflichten wollte, wozu sie aber nach den bestehenden Vorschriften nicht befugt wäre, so würde es sich doch eben um einen besonderen Vertrag handeln, nicht um das außervertragliche Recht des Empfängers als solchen.

Schließlich verweist der Verfasser noch auf § 44 P. O. (Nachsendung auf Antrag des Empfängers) und findet in diesen Bestimmungen die Anerkennung eines im Wege der Klage erzwingbaren Nachsendungsrechts des Empfängers (S. 240 bis 241). Die Schwierigkeit, wie dieses Recht mit dem aus dem Postbeförderungsvertrage von selbst folgenden (§ 649 B. G. B.), zum Überfluß in § 33, I P. O. anerkannten Rückforderungsrechte des Absenders vereinbar sei, überwindet der Verfasser dadurch, daß er das Recht des Empfängers als das stärkere hinstellt. Hat der Empfänger einen Nachsendungsantrag gestellt, so hat der Absender sein Recht verloren! Läßt also jemand seine Korrespondenz sich nachschicken, so hat bei allen später aufgelieferten Sendungen der Absender überhaupt kein Verfügungsrecht! Zu dieser eigenartigen Ansicht gelangt der Verfasser durch eine völlig haltlose Beweisführung. Er leitet seine Ansicht aus P. O. § 44, I, Satz 1 ab. Die hier gebrauchten Worte »er oder der Absender« legt der Verfasser dahin aus, daß »er«, d. h. der Empfänger, vor dem Absender das Verfügungsrecht habe! Die Klage des Empfängers auf Aushändigung wird zwar nach Ansicht des Verfassers hinfällig, wenn der Absender die Sendung zurückfordert (S. 247); aber der bloße Nachsendungsantrag soll stärker sein als die Klage des Empfängers auf Aushändigung und das absolute Recht des Absenders auf Rückforderung. — § 44 P. O. (Nachsendung) hat vielmehr denselben Grundgedanken wie § 34 (Aushändigung am Unterwegsorte). Beide Vorschriften dienen der schnelleren Erreichung des Zieles und prompteren Abwickelung des zwischen der Post und dem Absender bestehenden Vertragsverhältnisses; sie dienen dem Absender, aber nicht dem Empfänger. Ein Antrag des Empfängers hat immer dem Rechte des Absenders zu weichen (vgl. auch § 44, III P. O.); er ist überhaupt nur insoweit beachtlich, als er dem wirklichen oder dem mutmaßlichen Willen des Absenders entspricht.

Wenngleich hiernach gerade in den entscheidenden Punkten dem Verfasser widersprochen werden muß und die konstante Praxis der Reichs-Postverwaltung als zutreffend anzusehen ist, so ist doch rückhaltlos anzuerkennen, daß der Verfasser unter vorzüglicher Kenntnis der einschlägigen Literatur allen Streitfragen, von denen vorstehend nur wenige hervorgehoben worden, eingehend nachgespürt, sie beleuchtet und zur Begründung der eigenen Ansicht alle denkbaren Gesichtspunkte herangezogen hat. Aus dem Streite steigt die Erkenntnis empor und darum ist Leutkes Buch ein anerkennenswerter Beitrag zum Postrechte. Dr. F. Scholz.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 2. BERLIN, JANUAR. **1906.**

Grundlagen für den internationalen Postverkehr Deutschlands.

Von Ober-Postinspektor H. Herzog in Berlin.

Der Postverkehr Deutschlands mit dem Auslande wickelt sich in der Hauptsache auf Grund des Weltpostvertrags und der zugehörenden Nebenabkommen ab. Außer diesen allgemeinen Verträgen, die einheitliche Grundsätze für den Postaustausch aller Vereinsländer untereinander enthalten, sind zahlreiche besondere Verträge und Abkommen geschlossen worden, die bestimmte Beziehungen der deutschen Post zu einzelnen fremden Ländern regeln.

Eine Zusammenstellung der verschiedenen Verträge und Abkommen, die die Grundlage für den internationalen Postverkehr Deutschlands bilden, ist zuletzt in Nr. 17 des Jahrgangs 1900 des Archivs veröffentlicht worden. Inzwischen sind so viele Abkommen, und zwar sowohl solche mit fremden Postverwaltungen wie solche mit Schiffsgesellschaften erneuert worden, weggefallen oder hinzugetreten, daß eine neue Zusammenstellung der bestehenden Postverträge und Postabkommen von Interesse sein dürfte. Die folgende, nach dem Stande vom Dezember 1905 aufgestellte Übersicht unterscheidet sich von den früheren dadurch, daß die Verträge und Abkommen nach Dienstzweigen, entsprechend den Verträgen des Weltpostvereins, und weiter nach ihrem Inhalte geordnet worden sind. Solche Abkommen, die sich ausschließlich auf den unmittelbaren Verkehr der deutschen Schutzgebiete mit anderen Ländern beziehen, sind in der Übersicht nicht berücksichtigt.

I. Briefverkehr.

A. Der internationale Austausch von Briefsendungen erfolgt auf Grund des Weltpostvertrags nebst Schlußprotokoll und der Vollzugsordnung zum Weltpostvertrage, sämtlich abgeschlossen in Washington am 15. Juni 1897.

Der Weltpostvertrag läßt den Vereinsländern oder deren Postverwaltungen freie Hand zur Abschließung besonderer Verträge oder Abkommen hauptsächlich in bezug auf

a) die Regelung der unmittelbaren Beziehungen zu angrenzenden Ländern oder zu solchen Ländern, mit denen ohne Vermittelung dritter Verwaltungen ein Austausch von Briefposten stattfinden kann (Art. 3, 1), ferner die Regelung von Angelegenheiten, welche nicht die Gesamtheit des Vereins angehen (Art. 20, 2);

b) die Annahme ermäßigter Taxen in einem Umkreise von 30 km (Art. 20, 3) und

c) die Abschließung von Verträgen behufs Herabsetzung der Taxen oder jeder anderen Verbesserung des Postverkehrs sowie die Aufrechterhaltung oder Neubegründung von engeren Vereinen (Art. 21, 2).

Von der Befugnis zur Abschließung derartiger Verträge und Abkommen ist deutscherseits vielfach (s. B. bis D.) Gebrauch gemacht worden.

Mit China, das dem Weltpostvereine nicht angehört, unterhält Deutschland unmittelbare Postverbindungen (Art. 17 des Weltpostvertrags). Ein Post-Übereinkommen zwischen der deutschen Reichs-Postverwaltung und der chinesischen Postverwaltung ist am 3. November/25. Oktober 1905 abgeschlossen worden. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens steht noch nicht fest.

B. Die Verträge und Abkommen wegen Regelung der unmittelbaren Beziehungen zu anderen Ländern oder Regelung der Angelegenheiten, welche nicht die Gesamtheit des Vereins angehen, erstrecken sich meistens auf: Verabredung des Kartenschlußwechsels, Unterhaltung von Grenzposten, Übergabe an der Grenze, Beförderung von Sendungen des inneren Verkehrs eines Landes im Transit durch ein anderes Land; soweit Verbindungen zur See in Frage kommen, auch auf die Behandlung von Schiffsbriefen. Ferner gehören hierher die Abkommen mit fremden Postverwaltungen wegen Unterhaltung von Schiffslinien, Seeposten usw: Vereinbarungen dieser Art bestehen für den Verkehr Deutschlands mit:

1. Belgien: Übereinkommen vom 15./18. März 1879 zur Regelung der besonderen Beziehungen zwischen der deutschen Reichs-Postverwaltung und der belgischen Postverwaltung;

2. Dänemark: Post-Übereinkunft zwischen Deutschland und Dänemark vom 14./23. August 1879 nebst Ausführungsbestimmungen vom gleichen Tage. Ferner Abkommen vom 28. September/1. Oktober 1903 zwischen der deutschen Reichs-Postverwaltung und der dänischen Postverwaltung wegen Regelung des Postbetriebs zwischen Berlin und Kopenhagen aus Anlaß der Unterhaltung einer regelmäßigen Postdampffähren-Verbindung zwischen Warnemünde und Gedser;

3. Frankreich: Abkommen vom 8. August/25. Juli 1895, betreffend die besonderen Beziehungen zwischen der deutschen Reichs-Postverwaltung und der französischen Postverwaltung;

4. Luxemburg: Post-Übereinkunft zwischen Deutschland und Luxemburg vom 15./23. Februar 1878;

5. den Niederlanden: Übereinkommen zwischen der deutschen und der niederländischen Postverwaltung vom 13. Mai/9. August 1898, enthaltend die auf Grund des Weltpostvertrags vereinbarten besonderen Bestimmungen;

6. Norwegen: Übereinkommen vom 24./20. Januar 1899, betreffend die besonderen Beziehungen zwischen der deutschen und norwegischen Postverwaltung;

7. Österreich-Ungarn: Postvertrag zwischen Deutschland und der Österreich-Ungarischen Monarchie vom 6. Mai 1872 nebst Schlußprotokoll;

8. Rußland: Übereinkommen, betreffend die postalischen Beziehungen zwischen Deutschland und Rußland (mit Finnland), vom 1. April/20. März 1898 nebst Ausführungsbestimmungen vom gleichen Tage;

9. Schweden: Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Schweden vom 23./24. Februar 1869 nebst Ausführungsbestimmungen vom 4./12. März 1869. Ferner Vereinbarung zwischen der deutschen Reichs-Postverwaltung und der schwedischen Postverwaltung vom 11./1. Juli 1896 wegen Unterhaltung regelmäßiger Postdampfschiffsfahrten zwischen Saßnitz und Trelleborg nebst Nachtrag vom 22./20. Dezember 1898. (Eine neue Vereinbarung zwischen den beiden Postverwaltungen vom 15. Februar/26. Januar 1905 wird am 1. Mai 1907 in Kraft treten.);

10. der Schweiz: Übereinkommen, betreffend die postalischen Beziehungen zwischen Deutschland und der Schweiz vom 12. August 1900 nebst Schlußverhandlung und Ausführungsbestimmungen vom gleichen Tage;

11. den Vereinigten Staaten von Amerika: Vereinbarung zwischen der deutschen Reichs-Postverwaltung und dem Generalpostamte der Vereinigten Staaten von Amerika vom 24. Dezember 1890 wegen Einrichtung von Seeposten auf den Linien zwischen Bremen und Hamburg einerseits und New York anderseits.

C. Ermäßigte Taxen im Grenzverkehr (Umkreis von 30 km) sind von der deutschen Reichs-Postverwaltung vereinbart mit den Postverwaltungen von Belgien, Niederlande, Schweiz (für Briefe) und von Dänemark (für Briefe und Geschäftspapiere). Die bezüglichen Vereinbarungen sind in den unter I. B. aufgeführten Abkommen (für Dänemark in der an erster Stelle genannten Post-Übereinkunft) enthalten.

D. Verträge behufs Herabsetzung der Taxen oder behufs sonstiger Verbesserungen des Postverkehrs (engere Vereine) bestehen für den Verkehr Deutschlands mit:

1. Luxemburg: Übereinkommen über den Postverkehr zwischen Deutschland und Luxemburg vom 20. August 1902: Einführung der Taxen des inneren deutschen Verkehrs für den Briefverkehr zwischen Deutschland und Luxemburg;

2. Österreich-Ungarn: Übereinkommen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn vom 31. Januar 1879: Vereinbarung, daß die bisherigen ermäßigten Taxen und Versendungsbedingungen für Briefsendungen des Wechselverkehrs auch nach Ausführung des Weltpostvertrags aufrecht erhalten werden. Diese besonderen Taxen und Versendungsbedingungen — in der Hauptsache diejenigen des inneren deutschen Verkehrs — ergeben sich aus dem Postvertrage vom 6. Mai 1872 (s. I. B. 7.) nebst Schlußprotokoll und dem Reglement für den Postverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn;

3. der Schweiz: Übereinkommen vom 12. August 1900 (s. I. B. 10.), wonach für Briefe des deutsch-schweizerischen Verkehrs die Briefgewichtsstufe von 20 g (statt 15 g) Anwendung findet.

E. Die Verträge und Abkommen, auf Grund deren die Schiffsgesellschaften usw. Briefposten befördern, sind entweder solche, die sich auf die Unterhaltung von Postdampfschiffsverbindungen beziehen, oder solche, die lediglich die Beförderung von Sendungen zum Gegenstande haben.

a) Verträge wegen Unterhaltung von Postdampfschiffsverbindungen sind geschlossen worden:

1. am 17. Februar 1892 zwischen der Reichs-Postverwaltung und dem Geheimen Kommerzienrat Sartori (jetzt Firma Sartori und Berger) in Kiel wegen Unterhaltung der Postdampfschiffsverbindung Kiel–Korsör. Nachtrag dazu vom 2./7. Juni 1898;
2. am 26. Oktober/4. November 1901 zwischen der Reichs-Postverwaltung und der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung wegen Unterhaltung einer regelmäßigen Postdampffähren-Verbindung zwischen Warnemünde und Gedser;
3. am 2. August 1896 mit der Dampfschiffs-Reederei J. F. Bräunlich zu Stettin wegen Unterhaltung regelmäßiger Postdampfschiffsfahrten zwischen Saßnitz und Trelleborg. Nachträge dazu vom 14./18. März 1899 und 3. März 1900. (Ein neuer Vertrag mit derselben Reederei vom 22. Juni 1905 wird am 1. Mai 1907 in Kraft treten);
4. am 11. März 1902 zwischen der Reichs-Postverwaltung und der Hallandschen Dampfschiffs-Aktiengesellschaft in Halmstad (Schweden) wegen Unterhaltung der Postdampfschiffsverbindung Lübeck–Kopenhagen–Malmö;
5. am 30. Oktober/12. September 1898 mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen wegen Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien (Subventionsvertrag) nebst Nachträgen vom 24./18. März 1899 und vom 8. Oktober/6. September 1900;
6. am 21./9. Juli 1900 mit der Deutschen Ostafrika-Linie in Hamburg wegen Einrichtung und Unterhaltung von Postdampferverbindungen mit Afrika (Subventionsvertrag) nebst Nachtrag vom 17./5. Juni 1901.

Nachrichtlich. Folgende Abkommen beziehen sich auf die Unterhaltung solcher deutscher Schiffsverbindungen, die nicht von Häfen in Deutschland ausgehen:

7. mit der Hamburg–Amerika Linie in Hamburg wegen der Postdampfschiffsverbindung Schanghai–Tsingtau–Tschifu–Taku (Tientsin);
8. mit der Jaluit-Gesellschaft in Hamburg wegen der Postdampfschiffsverbindung Sydney–Jaluit–Ponape–Seipan–Jap–Hongkong;
9. mit der Wörmann-Linie in Hamburg wegen der Postdampfschiffsverbindung Capstadt-Swakopmund;
10. mit der Firma W. Blacklock und E. F. Allen in Apia wegen der Schiffsverbindung Apia–Pago Pago (zum Anschluß an die Schiffslinie San Francisco-Sydney).

b) Abkommen wegen Beförderung von Briefposten (Briefsendungen):

1. nach und aus den Vereinigten Staaten von Amerika mit der Hamburg-Amerika Linie in Hamburg (vom 3. Juni 1889 nebst Nachtrag, betreffend die Beförderung von Seeposten, vom 14. Mai/9. Juni 1891) und dem Norddeutschen Lloyd in Bremen (vom 3. Juni 1889 nebst gleichartigem Nachtrage vom 29. Mai 1891);
2. nach und aus Westindien und Mexiko mit der Hamburg-Amerika Linie in Hamburg (vom 21. Februar 1881);
3. nach und von der Westküste und Südwestküste Afrikas mit der Wörmann - Linie in Hamburg (vom 26./30. April 1887);
4. nach ostindischen Hafenorten mit der Deutschen Dampfschiffahrts - Gesellschaft »Hansa« in Bremen (vom 15. Juni 1903).

II. Wertbrief- und Wertkästchen-Verkehr.

A. Der internationale Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe ist durch das in Washington am 15. Juni 1897 abgeschlossene Übereinkommen, betreffend den Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe, nebst Schlußprotokoll und Vollzugsordnung geregelt.

Von der den Vereinsländern nach Art. 13, 1 des Übereinkommens zustehenden Befugnis, behufs Verbesserung des Wertbrief- und Wertkästchen-Dienstes besondere Abkommen bestehen zu lassen oder neu zu schließen sowie engere Vereine aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen, hat Deutschland für seinen Verkehr mit Österreich-Ungarn Gebrauch gemacht. Nach dem Übereinkommen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn vom 31. Januar 1879 werden für Briefe mit Wertangabe im Wechselverkehre die bisherigen Taxen und Versendungsbedingungen aufrecht erhalten. Diese besonderen Taxen und Versendungsbedingungen — in der Hauptsache diejenigen des inneren deutschen Verkehrs — ergeben sich aus dem Postvertrage vom 7. Mai 1872 (s. I. B. 7.), abgeändert durch das Fahrpost-Übereinkommen zwischen den deutschen Postverwaltungen einerseits und den Postverwaltungen von Österreich und Ungarn anderseits vom 3. April 1878, sowie aus dem Reglement für den Postverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn.

Im übrigen beziehen sich die Verträge und Abkommen wegen Regelung des Kartenschlußwechsels usw. (s. unter I. B.) auch auf den Austausch von Wertbriefen und Wertkästchen, soweit solche Sendungen überhaupt zugelassen sind. Einige dieser Abkommen enthalten außerdem besondere, die Vereinsbestimmungen ergänzende Vorschriften über Wertsendungen, z. B. wegen der Höhe des Meistbetrags der Wertangabe.

B. Mit Schiffsgesellschaften hat die Reichs-Postverwaltung folgende Abkommen wegen Beförderung von Briefen und Kästchen mit Wertangabe abgeschlossen:

1. Deutsche Dampfschiffahrts - Gesellschaft »Hansa« in Bremen (26. Juli 1894, Argentinische Republik und Uruguay);

2. Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg (4. Dezember 1894, alle überseeischen Anlegeplätze der Dampfer der Gesellschaft);

3. Oldenburg - Portugiesische Dampfschiffs - Reederei in Oldenburg (26. Oktober 1901 [Nachtrag zu dem unter IV. 2. A. (b, b_1) erwähnten Abkommen vom 16./18. November 1895], Marocco);

4. Wörmann-Linie in Hamburg (27. Dezember 1894, Kamerun; 8./12. September 1905 [Nachtrag zu dem unter I. E. b. 3. erwähnten Abkommen vom 26./30. April 1887], Togo und Deutsch - Südwestafrika [mit Deutsch - Südwestafrika findet vorerst noch kein Austausch von Wertsendungen statt]).

Im weiteren kommen für die Beförderung von Briefen und Kästchen mit Wertangabe in Betracht: die Postdampfschiffsverbindungen mit Dänemark und Schweden, die subventionierten Linien des Norddeutschen Lloyd und der Deutschen Ostafrika-Linie und die Postdampfschiffsverbindung Schanghai – Tsingtau – Tschifu – Taku (Tientsin). Näheres wegen der betreffenden Verträge usw. siehe I. E. a. 1. bis 7.

III. Postanweisungsverkehr.

A. Der Vereins-Postanweisungsverkehr regelt sich auf Grund des in Washington am 15. Juni 1897 abgeschlossenen Übereinkommens, betreffend den Postanweisungsdienst, nebst Vollzugsordnung.

Von der den Vereinsländern nach Art. 8 dieses Übereinkommens zustehenden Befugnis, behufs Verbesserung des internationalen Postanweisungsdienstes besondere Abkommen bestehen zu lassen oder neu zu schließen sowie engere Vereine aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen, hat Deutschland für seinen Verkehr mit folgenden Ländern, mit denen ermäßigte Taxen für Postanweisungen vereinbart sind, Gebrauch gemacht:

1. Dänemark: Post-Übereinkunft vom 14./23. August 1879 (s. I. B. 2.);
2. Luxemburg: Post - Übereinkunft vom 15./23. Februar 1878 (s. I. B. 4.);
3. Österreich - Ungarn: Postvertrag vom 6. Mai 1872 (s. I. B. 7.), abgeändert durch die Übereinkommen vom 20. Oktober 1874 und vom 31. Januar 1879.

B. Neben dem Vereins - Postanweisungsdienst unterhält Deutschland einen Austausch von Postanweisungen auf Grund von Sonderabkommen mit solchen Ländern, die dem Vereins-Postanweisungs-Übereinkommen vom 15. Juni 1897 nicht beigetreten sind. Solche Sonderabkommen sind mit den Postverwaltungen folgender Länder abgeschlossen:

1. Großbritannien und Irland: 10./18. Januar 1871; Additionalartikel vom 27. November/19. Dezember 1882 (Gebühr, Gebührenteilung) und vom 1./23. Oktober 1898 (Zulassung von telegraphischen Postanweisungen);

2. Britische Kolonien, und zwar: Britisch-Indien (20. Mai/22. Juni 1880), Canada (31./14. Mai 1883), Capkolonie (8. Dezember/21. Oktober 1897), Hongkong (5. Mai/10. August 1905), Neu-Seeland (4. Juli/14. September 1896), Neu-Süd-Wales (9. Februar 1894 und 7. Dezember 1893), Queensland (17. Juli/12. Mai 1893), Süd-Australien (29. Juni/25. April 1895), Tasmanien (4. Juni/20. August 1896), Victoria (17. Dezember 1894/22. März 1895), West-Australien (24. Juli/14. September 1896);

3. Costa Rica (21. Oktober 1903 nebst Vollzugsordnung vom 9. Januar 1905. Das Abkommen wird noch nicht ausgeführt.);

4. Ecuador (18. November 1905. Das Abkommen wird noch nicht ausgeführt.);

5. Mexiko (27. Dezember 1904/7. März 1905);

6. Rußland (10. Oktober/24./11. Dezember 1903 nebst Vollzugsordnung vom gleichen Tage);

7. Vereinigte Staaten von Amerika (9. Oktober 1879 nebst Zusatzabkommen vom 14./29. Juni 1889).

IV. Paketverkehr.

In dem durch die deutsche Post vermittelten Paketverkehre mit dem Auslande wird zwischen Postpaketen und Postfrachtstücken unterschieden. Unter Postpaketen sind diejenigen Pakete zu verstehen, die mit anderen Ländern entweder auf Grund der Vereins-Postpaket-Übereinkunft oder auf Grund besonderer, der Vereins-Übereinkunft so viel als möglich entsprechender Abkommen ausgetauscht werden. Die nicht den Bedingungen für Postpakete entsprechenden Pakete werden Postfrachtstücke genannt. Die Postpakete werden mit den fremden Postanstalten (im Verkehre mit Belgien, Frankreich, Spanien mit den Eisenbahnstationen) ausgetauscht. Die Postfrachtstücke werden entweder im Austausche mit den fremden Postanstalten oder durch Vermittelung von Spediteuren, Eisenbahn- oder Schiffsgesellschaften oder anderen Transport-Unternehmungen befördert.

1. Postpakete.

A. Der Vereins-Postpaketdienst hat zur Grundlage die in Washington am 15. Juni 1897 abgeschlossene Übereinkunft, betreffend den Austausch von Postpaketen, nebst Schlußprotokoll und Vollzugsordnung.

a) Von der den Vereinsländern nach Art. 17, 1 der Übereinkunft zustehenden Befugnis, behufs Verbesserung des Postpaketdienstes besondere Abkommen bestehen zu lassen oder neu zu schließen sowie engere Vereine aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen, hat Deutschland Gebrauch gemacht im Verkehre mit:

a_1) Österreich-Ungarn: Nach dem Vertrage vom 7. Mai 1872 (s. I. B. 7.), abgeändert durch das Fahrpost-Übereinkommen vom 3. April 1878 (s. II. A.) und ergänzt durch das Reglement für den Postverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn, gelten für den Paketverkehr zwischen diesen Ländern die Taxen und Versendungsbedingungen des inneren deutschen Verkehrs;

b_1) Belgien, Dänemark, Luxemburg, der Schweiz:

Für die den Bestimmungen der Postpaket-Übereinkunft entsprechenden Pakete sind aufrechterhalten (oder erneuert) die von den Vorschriften der Übereinkunft abweichenden Bestimmungen, die enthalten sind in den Abkommen mit:

α) Belgien: vom 24./21. Dezember 1881 nebst Ausführungsbestimmungen vom 17. März 1882 und Zusatzerklärung vom 8./16. Juni 1895;

β) Dänemark: vom 14./23. August 1879 nebst Ausführungsbestimmungen (s. I. B. 2.) und vom 14. August/5. September 1905, betreffend die Abwickelung der auf Paketen haftenden Nachnahmen;

γ) Luxemburg: vom 4. April 1873 nebst Ausführungsbestimmungen vom 20./22. Mai 1873 und Nachtrag (wegen Abwickelung der auf Paketen haftenden Nachnahmen) vom 9./14. Oktober 1902;

δ) der Schweiz: vom 12. August 1900 nebst Ausführungsbestimmungen (s. I. B. 10.);

c_1) Frankreich: Das Übereinkommen vom 16. Dezember 1892 zwischen Deutschland, Belgien und Frankreich enthält besondere, von den Vorschriften der Vereins-Übereinkunft abweichende Bestimmungen über die Teilung der Versicherungsgebühr für die zwischen Deutschland und den Stationen der französischen Nordbahn auf dem Wege über Belgien auszutauschenden Postpakete mit Wertangabe.

b) Einzelne Bestimmungen (z. B. über Kartierung, Zollbehandlung, Abwickelung der Nachnahmen usw.), die sich auf Pakete jeder Art, also auch auf Postpakete beziehen, sind enthalten:

a_1) in dem Übereinkommen vom 24./20. Januar 1899 mit der norwegischen Postverwaltung (s. I. B. 6.) und Nachtrag vom 20. Januar/18. Februar 1902;

b_1) in dem Übereinkommen mit Rußland (nebst Finnland) vom 1. April/20. März 1898 nebst Ausführungsbestimmungen (s. I. B. 8.);

c_1) in dem Postvertrage mit Schweden vom 23./24. Februar 1869 nebst Ausführungsbestimmungen (s. I. B. 9.) und Deklaration vom 29. August 1883 sowie dem Übereinkommen vom 13./31. März 1903.

c) Mit der russischen Postverwaltung hat die deutsche Reichs-Postverwaltung ein besonderes Abkommen vom 27./5/18. Juni 1900 nebst Nachtrag vom 18./17/30. Juli 1903 abgeschlossen, betreffend den Austausch von Postpaketen zwischen Deutschland und Finnland auf dem Seewege.

d) Besondere Vereinbarungen, die sich auf die Abwickelung der auf Postpaketen haftenden Nachnahmen beziehen, sind enthalten in den Abkommen mit den Postverwaltungen von

a_1) Italien (29./22. Januar 1902);

b_1) Niederlande (8. Juli/20. September 1902, Nachtrag zu dem unter I. B. 5. erwähnten Übereinkommen vom 13. Mai/9. August 1898);

c_1) Montenegro (19./7. März 1902);

d_1) Serbien (13./1. August 1903).

B. Besondere Paket-Abkommen, deren Bestimmungen denen der Vereins-Postpaket-Übereinkunft soviel als möglich entsprechen, hat die Reichs-Postverwaltung mit folgenden der Vereins-Übereinkunft nicht beigetretenen Ländern abgeschlossen:

a) Großbritannien und Irland (14./3. November 1894);

b) Costa-Rica (9. Oktober/12. November 1892);

c) Cuba (15. Juni 1905. Das Abkommen wird noch nicht ausgeführt.);

d) Ecuador (17. Mai 1899. Ein am 18. November 1905 abgeschlossenes neues Abkommen wird noch nicht ausgeführt.);

e) Honduras, Republik (21. Juni/29. Juli 1898);
f) Mexiko (24. Mai 1892 nebst Nachtrag vom 21. November 1894);
g) Nicaragua (6. Mai/5. Februar 1896);
h) Panama (24. August 1905);
i) Paraguay (30. Juli 1897. Das Abkommen wird bis jetzt nicht ausgeführt.);
k) Vereinigte Staaten von Amerika (26. August 1899. Das ursprünglich auf 5 kg festgesetzte Meistgewicht der mit der Postverwaltung der Vereinigten Staaten auszutauschenden Postpakete ist seit dem 1. Juli 1903 auf 2 kg heruntergesetzt worden.)

Ein gleichartiges Abkommen (vom 6. September/12. Juli 1902) ist mit Brasilien abgeschlossen worden, das der Vereins-Postpaket-Übereinkunft beigetreten ist, diese aber nicht ausführt. Jedoch wird auch das deutsch-brasilianische Sonderabkommen noch nicht ausgeführt.

C. Die Beförderung der Postpakete durch Schiffsgesellschaften geschieht teils auf Grund der Verträge mit Schiffsgesellschaften wegen Unterhaltung von Postdampfschiffsverbindungen (s. I. E. unter a.), teils auf Grund von Abkommen, die lediglich die Beförderung von Paketen zum Gegenstande haben. Abkommen der letzten Art hat die Reichs-Postverwaltung abgeschlossen wegen der Beförderung von Postpaketen

a) nach Großbritannien und Irland: mit der Reederei A. Kirsten in Hamburg (2. Juli 1894) und der Dampfschifffahrts-Gesellschaft »Argo« in Bremen (23. Juli 1897);
b) nach Portugal: mit der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei in Oldenburg und der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen (19./23. Dezember 1895);
c) nach und aus der Levante: mit der Deutschen Levante-Linie in Hamburg (15./23. Dezember 1899);
d) nach und aus anderen Ländern mit folgenden Schiffsgesellschaften:
   a_1) Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen (26. Juli 1894, Argentinische Republik und Uruguay);
   b_1) Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg (4. Dezember 1894, alle überseeischen Anlegeplätze der Dampfer der Gesellschaft);
   c_1) Hamburg-Amerika Linie in Hamburg (29. September 1892, alle überseeischen Anlegeplätze der Dampfer der Gesellschaft);
   d_1) Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg (10. August 1892, alle überseeischen Anlegeplätze der Dampfer der Gesellschaft);
   e_1) Norddeutscher Lloyd in Bremen (30. April 1887, Argentinische Republik);
   f_1) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei in Oldenburg (die bei 2. Postfrachtstücke unter A. b. b_1. erwähnten Abkommen, Marocco);

g_1) Wörmann-Linie in Hamburg (die bei 2. Postfrachtstücke unter A. b. c_1. erwähnten Abkommen, Kamerun, Togo, Deutsch-Südwestafrika; ferner Abkommen vom 13./30. September 1905 [Nachtrag zu dem bei 2. Postfrachtstücke erwähnten Abkommen vom 13. Februar 1895], Goldküste).

2. Postfrachtstücke.

A. Verträge und Abkommen wegen der Beförderung von Postfrachtstücken im Austausche mit den Postanstalten fremder Länder bestehen für den Verkehr mit Dänemark, Luxemburg, Norwegen, Österreich-Ungarn, Rußland, Schweden und der Schweiz. Näheres wegen der in Betracht kommenden Verträge und Abkommen s. unter 1. Postpakete.

Die mit den Postanstalten in den deutschen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Ausland auszutauschenden Postfrachtstücke werden von deutschen Schiffsgesellschaften befördert:

a) auf Grund der Verträge und Abkommen wegen Unterhaltung von Postdampfschiffsverbindungen (s. I. E. unter a. Nr. 5 bis 8);

b) auf Grund besonderer Abkommen. Derartige besondere Abkommen hat die Reichs-Postverwaltung abgeschlossen mit den Schiffsgesellschaften:

a_1) Deutsche Levante-Linie in Hamburg: 15./23. Dezember 1899 nebst Nachtrag vom 20. September/3. Oktober 1902 (deutsche Postanstalten in der Levante, Postfrachtstücke bis 20 kg und 1000 Mark Wertangabe);

b_1) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei in Oldenburg: 16./18. November 1895 nebst Nachträgen vom 16. August 1899, 4./7. November 1900, 26. Oktober 1901 und 30. Oktober/5. November 1902 (deutsche Postanstalten in Marocco, Postfrachtstücke bis 20 kg, Wertangabe bis 8000 Mark);

c_1) Wörmann-Linie in Hamburg: 13. Februar 1895 nebst Nachtrag vom 30. Oktober/12. November 1902 (Kamerun, Togo und Deutsch-Südwestafrika, Postfrachtstücke bis 20 kg, Wertangabe [nur Kamerun und Togo] bis 8000 Mark). [Einige frühere Nachtragsabkommen, die sich auf den Paketverkehr nach und aus Marocco beziehen, sind nicht angeführt, weil eine Paketbeförderung nach und aus Marocco mit Wörmanndampfern nicht mehr stattfindet.]

B. Ein Austausch von Postfrachtstücken durch Vermittelung von Eisenbahnen oder Spediteuren findet statt im Verkehre mit:

a) Belgien: Wegen der in Betracht kommenden Abkommen (Austausch mit den belgischen Eisenbahnstationen) s. 1. Postpakete unter A. a. b_1. α. Auf Grund dieser Abkommen wickelt sich auch ab: der Postfrachtstückverkehr mit Frankreich über Belgien (durch Vermittelung der französischen Nordbahn) sowie mit Großbritannien und Irland über Belgien und mit anderen

Ländern [Portugal, Spanien, überseeische Länder] über Belgien und England (durch Vermittelung der britischen Kontinentalagentur);

b) Frankreich: Übereinkommen mit der französischen Ostbahngesellschaft vom 20. Januar 1872 nebst Ausführungsbestimmungen vom gleichen Tage. (Wegen des Postfrachtstückverkehrs über Belgien s. unter a. Belgien.);

c) Großbritannien und Irland: Übereinkommen mit der Generaldirektion der Niederländischen Staatsbahnen in Utrecht vom 23. Oktober 1880 nebst Ausführungsbestimmungen vom gleichen Tage und Zusatzabkommen vom 28./9. Februar 1900 und vom 30./22. Januar 1903 (Postfrachtstückbeförderung über Vlissingen). — Wegen des Postfrachtstückverkehrs über Belgien (durch Vermittelung der britischen Kontinentalagentur) s. unter a. Belgien. Wegen des Postfrachtstückverkehrs über Hamburg (durch Vermittelung von Elkan & Co.) s. unter g. Übrige Länder;

d) den Niederlanden: Übereinkommen mit der Allgemeinen Postwagen-Unternehmung van Gend & Loos zu Rotterdam vom 22. März 1889 nebst Ausführungsbestimmungen vom gleichen Tage;

e) Portugal, Spanien: Wegen des Postfrachtstückverkehrs über Belgien und England (durch Vermittelung der britischen Kontinentalagentur) s. unter a. Belgien; wegen des Postfrachtstückverkehrs über Hamburg (durch Vermittelung von Elkan & Co.) s. unter g. Übrige Länder;

f) den Vereinigten Staaten von Amerika: Übereinkunft vom 4. Februar 1881 mit den Spediteuren Constantin Württenberger in Bremen und Elkan & Co. in Hamburg. Wegen der Beförderung von Postfrachtstücken über Belgien und England s. unter a. Belgien;

g) anderen Ländern: Übereinkunft vom 15./21. Februar 1881 mit den Spediteuren Elkan & Co. in Hamburg wegen der Beförderung von Paketen nach und aus Großbritannien und Irland, Malta, Spanien, Portugal und transatlantischen Ländern. Die Erklärung des Spediteurs Constantin Württenberger in Bremen vom 22. Februar 1881 zu der Übereinkunft mit Elkan & Co. bezieht sich auf die Beförderung von Paketen zwischen Bremen einerseits sowie Brasilien, den La Plata-Staaten und Westindien anderseits. (Wegen der Postfrachtstücke nach überseeischen Ländern über Belgien und England s. unter a. Belgien.)

C. Durch Vermittelung von Schiffsgesellschaften werden Postfrachtstücke nach überseeischen Ländern (wenn dies besonders angegeben ist, auch aus solchen Ländern) befördert auf Grund von Abkommen mit den Schiffsgesellschaften:

a) Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen: 25. März 1905, Argentinische Republik und Uruguay (Pakete bis 10 kg und 300 Mark Wertangabe), ferner 15. Juni 1903, ostindische Hafenorte (Pakete bis 20 kg und 1000 Mark Wertangabe);

b) Deutsche Levante-Linie in Hamburg: 20. September/3. Oktober 1902, Pakete nach Levanteorten ohne deutsche Postanstalten (Meistgewicht 20 kg, Wertangabe bis 1000 Mark), ferner 3. Februar/13. März 1905, Pakete ohne Wertangabe aus Levanteorten ohne deutsche Postanstalten (Meistgewicht 20 kg);

c) Deutsche Ostafrika-Linie in Hamburg: 6. Mai 1902 nebst Nachtrag vom 30. Oktober 1902, alle Anlegehäfen der Linie (Meistgewicht 20 kg, Wertangabe bis 400 Mark);

d) Hamburg–Amerika Linie in Hamburg: 31. März/22. April 1905, Cuba, Nord-Brasilien;

e) Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft in Hamburg: 31. März/22. April 1905, Brasilien und La Plata-Staaten;

f) Norddeutscher Lloyd in Bremen: 25. März 1905, Argentinische Republik, Uruguay, Cuba und Brasilien;

(Meistgewicht der Pakete 10 kg, Wertangabe bis 300 Mark.)

g) Wörmann-Linie in Hamburg: 13. Februar 1895 nebst Nachtrag vom 30. Oktober/12. November 1902, alle Anlegeplätze der Wörmanndampfer (Pakete ohne Wertangabe aus und nach Deutschland bis 20 kg).

V. Postauftragsverkehr.

Der internationale Austausch von Postaufträgen zur Einziehung von Geldbeträgen ist geregelt durch das in Washington am 15. Juni 1897 abgeschlossene Übereinkommen, betreffend den Postauftragsdienst, nebst Vollzugsordnung. Auf Grund des Art. 2, 2 dieses Übereinkommens, wonach die Postverwaltungen es übernehmen können, Handelspapiere protestieren zu lassen und in betreff von Schuldforderungen die Einleitung des gerichtlichen Verfahrens herbeizuführen, sind besondere Vereinbarungen getroffen:

a) wegen der Zulassung von Wechselprotesten bei Postaufträgen mit:

   a_1) Belgien: Ausführungsbestimmungen zu dem Übereinkommen zwischen Deutschland und Belgien vom 8. Oktober 1880, betreffend die Einziehung von Quittungen usw. mittels Postauftrags; (das Übereinkommen selbst ist außer Kraft getreten; die Ausführungsbestimmungen dazu sind, soweit sie sich auf die Zulassung von Wechselprotesten bei Postaufträgen beziehen, noch in Gültigkeit.)

   b_1) Frankreich: Abkommen vom 8. August/25. Juli 1895 (s. I. B. 3.);

   c_1) Italien: Abkommen vom 7./17. Mai 1892;

b) wegen der Zulassung von Wechselprotesten und der Zulassung von Postaufträgen zur Schuldbetreibung mit der Schweiz (Übereinkommen vom 12. August 1900 s. I. B. 10.).

VI. Postzeitungsdienst.

Der internationale Postzeitungsdienst ist durch das in Washington am 15. Juni 1897 abgeschlossene Übereinkommen, betreffend den Postbezug von Zeitungen und Zeitschriften, nebst Vollzugsordnung geregelt. Auf Grund des Art. 11 dieses Übereinkommens, wonach zur Verbesserung, Erleichterung oder Vereinfachung des internationalen Zeitungsdienstes besondere Abkommen bestehen gelassen oder neu geschlossen werden können, sind besondere Vereinbarungen über den Post-

zeitungsdienst für den Verkehr mit Dänemark, Luxemburg, Frankreich, Norwegen, Österreich-Ungarn, Rußland und der Schweiz getroffen. Die Bestimmungen sind in den unter I. B. bei den genannten Ländern aufgeführten Verträgen usw. (bei Dänemark in der an erster Stelle genannten Post-Übereinkunft) enthalten.

Welt-Ausstellung in Mailand 1906.

Aus Anlaß der bevorstehenden Eröffnung des Simplontunnels soll in Mailand unter dem Protektorate Seiner Majestät des Königs von Italien eine internationale Ausstellung veranstaltet werden, die voraussichtlich vom April bis zum November 1906 stattfinden wird.

Diese Ausstellung wird nachbezeichnete Abteilungen umfassen:

a) Landtransportwesen, Luftschiffahrt, Metrologie;
b) Seetransportwesen;
c) Fürsorge-Einrichtungen;
d) Dekorationskunst;
e) Arbeitshalle für Kunstgewerbe;
f) Retrospektive Ausstellung des Transportwesens;
g) Fischerei;
h) Ackerbau;
i) öffentliche allgemeine Gesundheits-Einrichtungen, Hygiene und sanitäre Hilfe bei Transporten;
j) Kunst.

Mit alleiniger Ausnahme der letztgenannten Abteilung, die auf die Erzeugnisse italienischer Kunst beschränkt sein wird, soll die Ausstellung Beiträgen aller Länder zugänglich sein.

Dem Beispiele fremder Staaten folgend, die, wie z. B. Österreich-Ungarn, Frankreich und die Schweiz, in umfassendem Maße, zum Teil unter namhafter amtlicher Unterstützung, auf der Weltausstellung beteiligt sein werden, ist von seiten der deutschen Reichsregierung im Interesse der Förderung der ausländischen Handelsbeziehungen eine rege Beteiligung an der Ausstellung in Aussicht genommen, wie denn auch in den Kreisen der heimischen Industrie der lebhafte Wunsch hervorgetreten ist, durch eine umfassende Beschickung der Ausstellung den wiederholten und dringenden Einladungen ihrer Leiter zu einer würdigen Vertretung Deutschlands zu entsprechen.

Von Reichsverwaltungen und preußischen Verwaltungen werden beteiligt sein: das Reichs-Postamt, das Reichs-Marineamt, das preußische Kriegsministerium sowie die Ministerien für Landwirtschaft und für öffentliche Arbeiten (Eisenbahnen und Wasserbau). Diese Behörden haben Kommissare bestellt, die unter dem Vorsitze des Vertreters des Reichsamts des Innern jeder für die eigene Verwaltung nicht allein die Organisierung von Sonderausstellungen aus amtlichen Beständen in die Hand genommen haben, sondern auch durch persönliches Benehmen mit den der Verwaltung nahestehenden, für die Beteiligung gewonnenen Industriellen, durch Verteilung der Plätze und sonstige Vorbereitungen für das Zustandekommen von Sondergruppen der deutschen Industrie auf der Ausstellung eingetreten sind.

Bei dieser Sachlage und der durch wiederholte gemeinsame Konferenzen und örtliche Besichtigungen gewährleisteten Einheitlichkeit der Vorbereitungen ist von der Bestellung eines besonderen Reichskommissars, wie ein solcher u. a. bei den Weltausstellungen in Chicago, Paris, St. Louis usw. tätig war, abgesehen worden. Der Kais. Deutsche General-Konsul in Mailand, Herr von Herff, ist zum Generalkommissar für die Ausstellung ernannt worden.

Der Ausstellungsplatz liegt teils in dem städtischen Parke am Castello Iforcesco, teils auf der Piazza d'Armi, dem bisherigen Exerzierplatze; die beiden Teile der Ausstellung werden durch eine elektrische Hochbahn von 1117 m Länge verbunden sein. Der Flächenraum der ganzen Ausstellung beträgt etwa 900 000 qm, wovon etwa 40 000 qm auf den Park und 860 000 qm auf die Piazza entfallen.

Die Reichs-Postverwaltung wird zunächst in der der retrospektiven Ausstellung des Transportwesens gewidmeten Halle im Parke durch eine umfassende Sonderausstellung von 257 qm brutto Flächengehalt aus den Beständen des Postmuseums vertreten sein, die an der Hand von Originalstücken, Modellen und graphischen Blättern ein interessantes Bild der Entwickelung des Nachrichten- und Beförderungswesens, insbesondere der Post, zu geben verspricht. In der eigentlichen Ausstellungshalle auf der Piazza d'Armi, und zwar anschließend an die Gruppe der deutschen Eisenbahnindustrie werden in einer umfassenden Sonderausstellung mit einer Bodenfläche von rund 1462 qm die deutschen telegraphentechnischen Firmen mit Proben ihrer Erzeugnisse untergebracht werden.

So weit die z. Z. vorliegenden Anmeldungen und die Vorbereitungen der beteiligten Ressorts ein Urteil zulassen, darf erwartet werden, daß die Beteiligung Deutschlands an der Ausstellung ein eindrucksvolles Bild vom Stande der heimischen Industrie darbieten und an ihrem Teile dazu beitragen werde, das verkehrsgeschichtliche Ereignis, zu dessen Feier die Veranstaltung bestimmt ist, würdig einzuleiten.

Neue Beiträge zu unserer Kenntnis vom Nordatlantischen Ozean.

Unter diesem Titel hat die Royal Geographical Society in London eine Druckschrift herausgegeben, die unser Wissen über die Tiefe und Beschaffenheit des Meeresbodens sowie über die Temperatur, Dichte und Bewegung des Wassers im Nordatlantischen Ozean auf interessante Weise bereichert. Die Schrift hat Sir John Murray und R. E. Peake zu Verfassern. Mr. Peake ist unsern Lesern bereits aus einem Aufsatz über die Auskundung der Linie für das erste deutsch-amerikanische Kabel (Jahrgang 1901 des Archivs, S. 475 ff.) bekannt. Der Genannte ist Teilhaber der Firma Clark, Forde & Taylor in London, deren sachverständiger Rat vielfach bei der Auskundung, Herstellung und Legung von Seekabeln eingeholt wird, und die auch bei den beiden deutsch-amerikanischen Kabeln beratend mitgewirkt hat. Peake hat an vielen Lotungsexpeditionen, Kabellegungen und Kabelinstandsetzungen

teilgenommen und besitzt infolgedessen eine weitgehende Erfahrung, die er auch bisher schon der Wissenschaft nutzbar gemacht hat. Der Schrift ist eine Karte beigefügt, die ein anschauliches Bild von der Bodengestaltung des Nordatlantischen Ozeans nach dem neusten Stande der Forschung liefert. Ohne eine genaue Kenntnis des Meeresgrundes ist die Legung großer unterseeischer Telegraphenkabel nicht möglich. Auch die Bauart der Kabel hat sich nach den Tiefenverhältnissen zu richten. Die Beziehungen zwischen Tiefenkunde und Kabeltechnik sind in dem obengenannten Aufsatze bereits erörtert worden. In der neuen Veröffentlichung werden u. a. die Lotungsergebnisse der Auskundung des zweiten deutsch-amerikanischen Kabels durch den Kabeldampfer »von Podbielski« im Jahre 1902 verwertet.

Die Schrift zerfällt in eine Einleitung und drei Abschnitte: 1. die Tiefen, 2. die Temperatur, der Salzgehalt und die Strömungen sowie 3. die Ablagerungen auf dem Boden des Nordatlantischen Ozeans.

Die Einleitung liefert einen geschichtlichen Rückblick über die Erforschung des Nordatlantischen Beckens. Den ersten Versuch, dieses Meeresgebiet durch Tiefenlinien graphisch darzustellen, verdanken wir dem Leutnant Maury von der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika, der einige Jahre dem Hydrographischen Bureau in Washington zugeteilt war. Maury veröffentlichte im Jahre 1854 eine Karte, welche die Tiefen des Nordatlantischen Ozeans in abgesetzten Schattierungen wiedergab und in der Hauptsache nach Lotungen angefertigt war, die mehrere Schiffe der Vereinigten Staaten in den Jahren 1849 bis 1853 vorgenommen hatten. Die Karte zeigte, daß der Meeresgrund zwischen Kap Race in Neu-Fundland und Kap Clear in Irland auffallend eben war. Man konnte förmlich von einem unterseeischen »Telegraphenplateau« sprechen. Maury selbst scheint dieses Wort geprägt zu haben. Wenigstens ist davon in seinem Briefe an Prof. Morse, den Erfinder des Schreibtelegraphen, zum ersten Male die Rede. Der Brief hat historisches Interesse. Er möge daher in der Übersetzung hier Platz finden:

National-Observatorium, 23. Februar 1854.

Sir,

Leutnant Minor teilt mir mit, Sie hätten vor einigen Tagen im Observatorium vorgesprochen, um über die Tiefe des Meeres zwischen Amerika und England zuverlässige Erkundigungen einzuziehen. Dabei sollte auf den Gegenstand insoweit näher eingegangen werden, als die Legung eines Unterseekabels quer durch den Atlantischen Ozean davon abhängt.

Ich war gerade auf einer Dienstreise im Norden abwesend und bedauere, daß ich keine Gelegenheit hatte, mit Ihnen über diesen interessanten Gegenstand zu sprechen.

Sie erinnern sich, daß der Kongreß den Secretary of the Navy ermächtigt hat, ein oder zwei kleine Flottenfahrzeuge in Dienst zu stellen, um mir bei den Untersuchungen über Winde und Strömungen auf der See behilflich zu sein und zur Aufklärung gewisser hiermit zusammenhängender Beobachtungen das experimentum crucis zu ermöglichen.

Das zuletzt hierzu verwandte Schiff war die U. S. Brigg Dolphin unter Führung des Leutnants C. H. Berryman. Die Brigg ist jetzt

abgetakelt, aber ich hoffe, daß sie dieses Frühjahr wieder ausgerüstet werden wird, denn das Eindringen in die Gesetze der großen Tiefen hat viele hochinteressante Fragen und lohnende Aufgaben gestellt, auf die sie näher eingehen und den Bereich ihrer ersprießlichen Tätigkeit ausdehnen kann.

Die vom Dolphin im letzten Jahre vorgenommenen Untersuchungen erstreckten sich hauptsächlich auf denjenigen Teil des Ozeans, in dem sich der große Schiffsverkehr zwischen Amerika und Europa abwickelt. Dabei nahm die Brigg eine Reihe von Tiefseelotungen quer über den ganzen Atlantischen Ozean vor und erhielt so alle für ein Seetelegraphenunternehmen wünschenswerten Aufschlüsse über den Boden der Tiefsee zwischen Amerika und den Britischen Inseln.

Neu-Fundland und Irland sind etwa 1600 Seemeilen voneinander entfernt. Der Meeresgrund zwischen beiden Ländern bildet ein Plateau, das eigens geschaffen zu sein scheint, Unterseekabel (wires of a submarine telegraph) darauf zu lagern und sie vor Gefahren zu behüten. Es liegt weder zu tief noch zu nahe am Meeresspiegel. Sein Abstand von diesem ist gerade so groß, daß die Kabel, wenn sie einmal versenkt sind, sich für immer außerhalb des Bereichs der Fahrzeuge, Anker, Eisberge oder sonstiger im Wasser treibender Körper befinden und trotzdem noch ohne Schwierigkeiten ausgelegt werden können. Das Plateau ist durchweg eben. Seine Tiefe wächst von der Küste Neu-Fundlands nach der anderen Seite hin allmählich bis zu 1500 und 2000 Faden an. Die Entfernung zwischen Irland und Kap Charles in Labrador ist zwar etwas kleiner als der kürzeste Weg zwischen Irland und Neu-Fundland. Aber es kommt ja nicht darauf an, ob es besser ist, die Kabel von Neu-Fundland oder Labrador aus zu verlegen. Auch beabsichtige ich nicht, der Frage näher zu treten, ob es eine Jahreszeit gibt, die hinreichend windstill, eine See, die ruhig genug, ein Kabel, das lang genug, und ein Schiff, das groß genug ist, um 1600 Meilen in Ringen aufgeschossenes Kabel zu bergen und auszulegen. Ich beschränke mich lediglich auf die Erörterung, insoweit sie den Meeresgrund angeht, und glaube, daß die größten praktischen Schwierigkeiten sich nach der Vornahme von Lotungen an den beiden Enden der Linie einstellen werden, nicht aber in der Tiefsee.

Ein Kabel, das von einer der obengenannten beiden diesseits belegenen Punkte ausgeht, würde nördlich der Grand Banks vorbeiführen und dann auf das vorhin erwähnte Plateau zu liegen kommen, auf dem das Meerwasser so friedlich und so durchaus harmlos zu sein scheint wie auf dem Grunde eines Mühlteichs.

Jetzt werden Sie die Gründe für meine Behauptung zu erfahren wünschen, daß es auf dem Telegraphenplateau keine nachweisbaren Strömungen und keine zerstörenden Kräfte gibt. Ich stütze mich dabei auf eine physikalische Tatsache, von der ich, als ich ihr nachging, kaum ahnte, daß sie eine solche Tragweite haben könnte.

Es ist unnötig, Sie daran zu erinnern, welche Fülle von Aufschlüssen bisweilen die unscheinbarsten physikalischen Tatsachen geben, denn Ihr eigenes großes Werk über den Blitz beruht auf der kleinen physikalischen Tatsache, die zuerst ein Naturforscher an den Schenkeln eines toten Frosches beobachtete. Gerade so ist es auch mit den Tiefseelotungen und den sorgfältig geordneten Proben vom Meeresgrunde. Wenn ich unter Hinweis auf die Proben gefragt worden

bin: »Cui bono?« — und das ist oft geschehen —, so habe ich mich genötigt gesehen, mit Franklins Frage zu antworten: »Wozu nützt ein neugeboren Kind?«

Berryman förderte mit Brookes Tiefseelotungsapparat Proben von dem Grunde jenes Plateaus zu Tage. Ich schickte sie an Professor Bailey von West Point zur Prüfung unter dem Mikroskop. Bailey nahm die Prüfung vor und war ebenso erstaunt über den Befund wie ich, als ich hörte, daß alle jene von Tiefseelotungen herrührenden Proben aus mikroskopisch kleinen Muscheln bestehen und »nicht eine Spur von Sand oder Kies enthalten«.

Diese kleinen Muscheln lassen auf die Tatsache schließen, daß der Meeresgrund, von dem sie stammen, frei von Strömungen ist und daß Brookes Lot sie dort aufgriff, wo sie ihre letzte Ruhestätte hatten, nachdem sie im Absterben aus den oberen Wasserschichten allmählich zu Boden gesunken waren. Hätte es auf dem Grunde Strömungen gegeben, so würden die mikroskopisch kleinen Überbleibsel fortgetrieben, zerrieben und mit Schlamm, Sand, Kies und anderen Dingen auf dem Meeresgrunde vermengt worden sein. Aber nicht eine Spur von Sand oder Kies findet sich darunter. Folglich behaupte ich, daß jene Meerestiefen weder durch Wogenschlag noch durch Strömungen beunruhigt werden.

Ein einmal hier versenktes Kabel würde also so gut wie ganz von verderblichen Einflüssen verschont bleiben, gleichsam als wenn es in einem luftdichten Gehäuse begraben läge. Die Ausführbarkeit eines Unterseetelegraphen quer durch den Atlantischen Ozean, soweit sie vom Meeresgrunde zwischen Neu-Fundland oder der Mündung des St. Lorenzstroms und Irland abhängt, ist damit erwiesen.

Mit aller Hochachtung

gez. M. F. Maury, Leut. U. S. N.

Prof. S. B. F. Morse,
Washington D. C.

Im Jahre 1856, unmittelbar vor der Legung des ersten transatlantischen Kabels lotete Leutnant Berryman mit dem amerikanischen Schiffe »Arctic« quer über den Nordatlantischen Ozean in der Hauptsache, um sich über die Entdeckung des unterseeischen Höhenrückens zwischen Neu-Fundland und den Britischen Inseln zu vergewissern, auf den Maury die Aufmerksamkeit gelenkt hatte. Berryman holte an 34 Stellen Proben von den Ablagerungen auf dem Meeresgrund herauf und übersandte sie Professor Bailey zur Prüfung und Begutachtung. Im folgenden Jahre lotete Kapitän Dayman mit dem britischen Schiffe »Cyclops« zwischen Valentia in Irland und der Trinitybay in Neu-Fundland. Er förderte ebenfalls viele Proben von Tiefseeschlamm zu Tage, die Professor Huxley zur Untersuchung erhielt. Ferner sandte im Jahre 1860 die britische Regierung zu ähnlichen Zwecken die »Bulldog« aus.

Die von diesen drei und einigen unmittelbar vorangegangenen Expeditionen gesammelten Tiefseeablagerungen sowie ihre Untersuchung auf wissenschaftlichem Wege erweckten ein sehr weitgehendes Interesse. Maury, Bailey u. a. glaubten, daß die kleinen Muscheln, die den größten Teil des Meeresschlamms im Nordatlantischen Ozean ausmachen, an der Oberfläche

des Wassers leben und nach dem Absterben zu Boden fallen. Ehrenberg dagegen meinte, daß sie ihre eigentliche Heimat in den großen Meerestiefen hätten, von wo sie durch den Lotapparat emporgebracht würden. Auch über den Ursprung der von Bailey u. a. in manchen Schlammproben bemerkten vulkanischen und sonstigen mineralischen Bestandteile war man nicht einig. Schließlich gelangte man dazu, besondere Expeditionen zur Erforschung der großen ozeanischen Becken auszurüsten. Anscheinend hatte man den früheren Beobachtungen von Ross in den beiden Eismeeren über die Tiefen, bis zu denen Meeresorganismen lebensfähig sind, keinen besonderen Wert beigelegt, oder man hatte sie vergessen und nahm allgemein an, daß, wie Forbes' Untersuchungen im Mittelländischen Meere dargetan hatten, in den ozeanischen Tiefen das Leben bald aufhört. Neben den verschiedenen britischen, nordamerikanischen, norwegischen und französischen Expeditionen, die in der Folgezeit den Nordatlantischen Ozean durchkreuzt und durchforscht haben, dürfen die verdienstvollen Arbeiten des Fürsten von Monaco nicht übersehen werden, die dieser seit dem Jahre 1885 in jenen Meeresgegenden fast alle Sommer vornehmen läßt. Auch der großen deutschen Tiefsee-Expedition in den Jahren 1898 und 1899 gebührt hier ehrenvolle Erwähnung. Unter den von britischer Seite ins Werk gesetzten Expeditionen nimmt die Challenger-Expedition die erste Stelle ein. Ihr fiel es auch zu, die obigen Streitfragen zu klären. Es ergab sich, daß die 15 oder 20 an der Schlammbildung beteiligten Arten Foraminiferen sämtlich in den oberen Wasserschichten leben und daß dem Vorkommen der Lebewesen hier auch die Verteilung der toten Muscheln auf dem Meeresgrund entspricht. Ferner wurde festgestellt, daß stets große und kleine Stücke Bimsstein mit mineralischen Beimengungen auf dem Meere umherschwimmen, hier allmählich Wasser aufsaugen, dann zu Boden sinken und sich auflösen.

Alle diese Expeditionen, die beim Studium der Lebewesen in den unteren, mittleren und oberen Meeresgewässern, beim Prüfen der Temperatur, der spezifischen Schwere, der Zusammensetzung der Seesalze oder bei sonstigen physikalischen und chemischen Untersuchungen den Ozean abloteten, haben indes nur einen verhältnismäßig kleinen Teil der Gesamtarbeit geleistet. Unsere heutige Kenntnis von den eigentlichen Tiefenverhältnissen im Nordatlantischen Ozean rührt zum überwiegenden Teile von den Lotungen her, die die Schiffe der verschiedenen Kabelgesellschaften ausgeführt haben, nämlich die Dampfer »Britannia«, »Scotia«, »Hibernia«, »Seine« und »Great Eastern« von der Telegraph Construction and Maintenance Company, »Silvertown« und »Dacia« von der India Robber, Gutta Percha and Telegraph Works Company, »Faraday« von der Firma Siemens Bros. & Co., »Minia« von der Anglo American Telegraph Company und »von Podbielski« von den Norddeutschen Seekabelwerken in Nordenham.

Tiefen. Die neusten Beiträge zur Tiefenkunde vom Nordatlantischen Ozean verdanken wir den Expeditionen des Fürsten von Monaco sowie mehreren Reisen von Kabeldampfern, nämlich dem »von Podbielski« im Jahre 1902, der »Minia« und dem »Faraday« im Jahre 1903. Die hierbei vorgenommenen zahlreichen Lotungen im Vereine mit den bereits früher ausgeführten Tiefenmessungen lassen den Schluß zu, daß der Nordatlantische Ozean zwischen dem 20. und 60. Breitengrade — d. i. nördlich der Kapverdischen Inseln etwa zwischen der Breite von Cuba und Kap Blanco einerseits sowie von Grönlands Südspitze und den Shetlandinseln anderseits — bei einer Gesamtausdehnung von 6 875 000 geographischen Quadratmeilen auf

1 338 000	geogr. Quadratmln.	= 19,5 v. H.	Tiefen	bis zu 1000 Faden,
1 673 000	- -	= 24,3 v. H.	-	zw. 1000 u. 2000 Faden,
3 184 000	- -	= 46,3 v. H.	-	zw. 2000 u. 3000 - ,
680 000	- -	= 9,9 v. H.	-	von mehr als 3000 -

enthält. Hierbei sind die Küstenmeere, wie das Mittelländische Meer, die Nordsee und der Golf von Mexiko außer Betracht gelassen. $^7/_{10}$ der Gesamtfläche des Nordatlantischen Ozeans innerhalb der oben gesteckten Grenzen weisen demnach Tiefen von 1000 bis 3000 Faden auf, während auf $^2/_{10}$ Tiefen von weniger als 1000 Faden und auf $^1/_{10}$ solche von mehr als 3000 Faden kommen.

Das Flachwasser nimmt den Rand des Nordatlantischen Beckens ein. Ebenso umgibt Flachwasser die Inseln und Inselgruppen, wie die Canarischen Inseln, Madeira, die Azoren und die Bermudainseln sowie die zahlreichen unterseeischen Erhebungen, die nicht ganz den Meeresspiegel erreichen. Der Meeresboden um die Azoren herum zeichnet sich durch schroffe Niveauunterschiede aus. Tiefes Wasser von mehr als 1000 Faden trennt die meisten Inseln und ist hie und da mit Untiefen und Bänken durchsetzt. Die bedeutendste der Azorenbänke liegt südlich von Fayal, und zwar nur 24 Faden unter Wasser. Bemerkenswert ist auch, daß sich südwestlich von Flores neben einer 903 Fadentiefe eine solche von 2000 Faden vorfindet und nordöstlich von Graciosa der Meeresboden von 979 Faden sogar auf 3284 Faden abstürzt.

Tiefen von 1000 bis 2000 Faden finden sich auf etwa $^1/_4$ der Gesamtfläche des Nordatlantischen Ozeans innerhalb des obigen Rahmens, und zwar zunächst den Flachwasserschichten der Küsten, außerdem aber auf einem unterseeischen Höhenrücken, der von Norden nach dem Äquator zu mitten durch das Meer zieht. Dieser Mittelrücken ist wohl die auffallendste Erscheinung in den nordatlantischen Tiefen. Er hat sehr unregelmäßige Umrisse. Am breitesten ist er in seinem nördlichen Teile zwischen dem 30. und 50. Breitengrade, d. i. zwischen der Breite von Florida und den Canarischen Inseln einerseits sowie von Neu-Fundland und der Südspitze Englands anderseits.

Auf nahezu der Hälfte des Nordatlantischen Ozeans hat man Tiefen von 2000 bis 3000 Faden gemessen. Sie sind den weiten Meeresgebieten eigen, die sich östlich und westlich jenes Höhenrückens erstrecken.

An Tiefen von mehr als 3000 Faden kennen wir nur zehn. Die größte und bedeutendste ist die »Narestiefe« in der südwestlichen Ecke unseres Beobachtungsgebiets. Sie umfaßt nördlich des 20. Breitengrads 505 000 geographische Quadratmeilen, erstreckt sich aber noch weiter südwärts und erreicht hier ihre tiefste Stelle mit 4662 Faden. Der höchste Berg der Erde würde, in die Narestiefe gestellt, als Insel die Meeresoberfläche nur um etwa 1000 Fuß*) überragen.

Der Boden des Nordatlantischen Ozeans zeigt jedenfalls, wie die der Druckschrift beigegebene Karte beweist, eine Mannigfaltigkeit in der Gestaltung, die sehr absticht von der graphischen Darstellung auf Maurys Karte. An Stelle von Maurys einfachen Tiefenkurven ist ein gewundenes, vielfach geschlossene Figuren bildendes Linienwerk getreten, weil die vielen, unter dem Wasser versteckt bleibenden Unebenheiten oder Erhebungen des Meeresbodens mit teilweise steilen, abschüssigen Wänden und nur wenigen hundert Fuß Wasserdeckung erst neuerdings bei den Lotungen ermittelt und in ihren Umrissen bestimmt worden sind.

---

*) 1 engl. Fuß = 0,304796 m.

Temperatur, Salzgehalt und Strömungen weisen im Nordatlantischen Ozean viel größere Unterschiede und Gegensätze auf als in irgend einem anderen großen ozeanischen Becken. Dies rührt daher, daß der Golfstrom eine große Menge tropisch warmen Wassers von hohem Salzgehalte nach Norden treibt und zu gleicher Zeit kaltes Wasser von geringem Salzgehalt aus dem nördlichen Eismeere südwärts drängt.

Die oberen Wasserschichten des Nordatlantischen Ozeans in der Nähe des Äquators haben einen sehr hohen Salzgehalt. Beispielsweise übersteigt das spezifische Gewicht der Oberflächengewässer längs des 40. Grades westl. Länge zwischen dem 20. und 30. Grad nördl. Breite im Jahresmittel 1,0275; weiter nordwärts geht es noch über 1,0270 hinaus und am 53. Grad nördl. Breite beträgt es mehr als 1,0265. Diese Ablesungen sind viel höher als diejenigen im Stillen Ozean unter ähnlichen Breiten. Dementsprechend ist auch die mittlere Jahrestemperatur der oberen Wasserschichten im Nordatlantischen Ozean Breitengrad für Breitengrad höher als im Stillen Ozean. Eine Ausnahme macht nur der westliche Teil des Nordatlantischen Beckens bei Neu-Fundland und Neu-Schottland, der durch seine außerordentlich großen jährlichen Temperaturschwankungen in den oberen Wasserschichten auffällt. Man hat auf dem weiten Gebiete, das sich von den nordamerikanischen Küsten südlich von Neu-Schottland seewärts bis an den 50. Grad westl. Länge erstreckt, Temperaturunterschiede von mehr als 50° Fahrenheit bemerkt. Einem ähnlich großen Temperaturwechsel begegnen wir in den oberen Wasserschichten des Stillen Ozeans an der asiatischen Küste im Japanischen Meere, doch ist er hier auf eine viel kleinere Fläche beschränkt. Diese Erscheinung hat ihren Grund darin, daß die oberen Meeresschichten sich während des Jahres abwechselnd durch kaltes, aus den Polargegenden stammendes Wasser und durch warmes Wasser aus den Tropen ergänzen.

Das warme, infolge des größeren Salzgehaltes spezifisch schwerere Wasser an der Meeresoberfläche sinkt tiefer und hebt die Temperatur der darunter liegenden Wasserschichten. Daher finden sich in allen Tiefen des Nordatlantischen Ozeans bis herab zum Grunde Wärmegrade, die höher sind als die in ähnlichen Tiefen der anderen ozeanischen Becken. Die mittlere Jahrestemperatur im Nordatlantischen Ozean beträgt bei

100 Faden Tiefe	60,7° Fahrenheit*).
200 - -	50,1° -
300 - -	44,7° -
400 - -	41,8° -
500 - -	40,1° -
600 - -	39,0° -

Die Temperatur auf dem Grunde des Nordatlantischen Ozeans bewegt sich zwischen 35° und 40° Fahrenheit.

Ablagerungen auf dem Meeresgrunde. Die Natur der Ablagerungen, die sich jetzt auf dem Boden des Nordatlantischen Ozeans bilden, ist in weitem Maße abhängig von den physikalischen Bedingungen des Beckens. Von den fünfundvierzig Millionen Quadratmeilen Land, die auf dem Erdenrund ihre Gewässer in das Meer ergießen, speisen etwa sechsundzwanzig Millionen Quadratmeilen, also bedeutend mehr als die Hälfte, den Atlantischen, und zwar hauptsächlich den Nordatlantischen Ozean sowie dessen Nebenmeere, das Mittelländische Meer, die Ostsee und das Nördliche Eismeer. Es ist daher erklärlich, daß das aus den Flüssen und von den

*) n° Fahrenheit = $\frac{4}{9}(n - 32)$° Réaumur = $\frac{5}{9}(n - 32)$° Celsius.

Eisbergen herrührende Geröll über den Boden des Nordatlantischen Ozeans viel weiter verstreut ist als in anderen ozeanischen Becken.

Die Challenger-Expedition hat Felsstücke, die durch Eisberge und Treibeis verschleppt waren, bis in die Breite der Azoren verfolgt. Derartige mineralische Fragmente finden sich aber auch noch weiter südwärts vor.

Die von den Kabeldampfern »Minia« und »Faraday« im Jahre 1903 gesammelten Gesteinsproben sind von John S. Flett untersucht worden. Flett ist dabei zu dem Ergebnisse gekommen, daß sie zum größten Teile aus Grönland stammen, denn anders läßt sich ihre Mannigfaltigkeit, ihre äußere Beschaffenheit und ihre Zusammensetzung nicht ausreichend erklären.

Nach Ansicht der Telegrapheningenieure sinkt der bei Kabelarbeiten gebräuchliche Suchanker etwa sechs Zoll*) tief in die Bodenablagerungen ein. Dabei faßt er häufig Felsgestein. In denjenigen Meereszonen, in denen schwimmendes Eis vorkommt, können diese Felsen zwar sämtlich verschleppte Stücke sein. Es ist aber auch möglich, daß sich daselbst gewachsener Fels vorfindet, der entweder frei liegt oder nur mit einer dünnen Schicht Globigerinenschlamm bedeckt ist.

Man hoffte, bei der Faraday-Expedition im Jahre 1903 mehrere solcher Bruchstücke von gewachsenem Fels zu erhalten, zumal die Bauart der verwendeten Suchanker (Lucas grapnels) die Möglichkeit hierzu bot, was bei den früher gebräuchlichen Ankern ausgeschlossen war. Es wurden auch bei dieser Gelegenheit mehrere Felsstücke abgebrochen und zu Tage gefördert. Sie rührten aber, wie der Augenschein in den meisten Fällen lehrte, von verschleppten Geröllblöcken her. Wohl ist nahezu mit Bestimmtheit anzunehmen, daß vulkanisches Gestein neueren Ursprunges aus den Ablagerungen auf dem Meeresgrunde hervortritt, doch haben wir bis jetzt noch keinen sicheren Anhalt dafür, daß kristallinisches oder geschichtetes Gestein in gleicher Weise durchbricht.

Neben dem vom Lande her eingeschwemmten Material bilden sich jetzt im Nordatlantischen Ozean große Ablagerungen von Glaukonit und Kalkphosphaten. Sie setzen sich vorwiegend an den kontinentalen Uferböschungen in Tiefen von 100 bis 1000 Faden fest, und zwar besonders an denjenigen Küsten, die einem großen jährlichen Temperaturwechsel ausgesetzt sind. Der Glaukonit scheint von felsigen Bestandteilen kontinentalen Ursprunges zu stammen, die in der Umbildung oder Auflösung begriffen sind, während die phosphathaltigen Niederschläge dort in Mengen entstehen, wo die wechselnden physikalischen Verhältnisse unter den Meeresorganismen große Verheerungen anrichten. Im Frühjahre 1882 soll der Meeresgrund an den atlantischen Küsten der Vereinigten Staaten von Amerika auf mehrere Hundert Quadratmeilen an die 6 Fuß hoch mit toten Fischen und Organismen anderer Art bedeckt gewesen sein, die durch seitliches Ausbiegen von Meeresströmungen mit stark abweichenden Wärmegraden getötet worden waren.

Am auffallendsten an den Tiefseeablagerungen im Nordatlantischen Ozean ist die große Zahl der darin enthaltenen Kalkschalen. Man ist jetzt darüber im klaren, daß die überwiegende Zahl dieser Schalen von animalischen Lebewesen und kalkhaltigen Algen herrührt, welche die oberen Wasserschichten beleben. Diese Organismen kommen in den warmen, tropischen Gewässern mit hohem Salzgehalte bei weitem häufiger vor als in den kälteren und salzärmeren Gewässern nach den Polen zu und an den Küsten, wo die Flüsse ihr süßes Wasser in das Meer ergießen. Anderseits überwiegen

*) 1 engl. Zoll = 25,3995 mm.

pelagische Lebewesen, die Silikate für ihre Muscheln, Knochengerüste und Kieselpanzer absondern, in den kälteren Gewässern von geringem Salzgehalt und an den Mündungen der großen Ströme, wo das Meerwasser vom Flußwasser verdünnt wird.

Nirgend im Nordatlantischen Ozean sind die Überreste kieselhaltiger Organismen auf dem Meeresgrunde so zahlreich, daß sie Schlammablagerungen bilden. Wahrscheinlich hängt dies einerseits mit der verhältnismäßig großen Masse des in den Nordatlantischen Ozean vorgeschobenen Gerölls und anderseits mit der gewaltigen Menge warmen und salzhaltigen Wassers zusammen, das die zentralen Teile des Meeres beherrscht.

In den Tropengürteln des Atlantischen Ozeans gibt es etwa ein Dutzend Arten pelagischer Pteropoden und anderer in den oberen Wasserschichten lebender Mollusken sowie über zwanzig Arten pelagischer Foraminiferen. In den Eismeeren dagegen kommt nur noch eine verkümmerte Art pelagischer Foraminiferen vor und eine Art Muschelpteropoden. Die kalkhaltigen pelagischen Algen fehlen ganz. Die Verteilung der toten Muscheln über das Bett des Atlantischen Ozeans entspricht zwar genau der Verteilung der Organismen in den Oberflächengewässern, aber sie steht durchaus nicht im Verhältnisse zur Menge. In denjenigen Strichen des Ozeans, wo sich Strömungen verschiedener Wärmegrade treffen und vermengen, sterben die Organismen in größerer Zahl ab und es vollzieht sich demgemäß auch hier die Anhäufung der toten Muscheln auf dem Meeresgrunde rascher.

Auch die Meerestiefe ist ein sehr wichtiger Faktor bei der Verteilung der toten Kalkmuscheln auf dem Seegrunde. In verhältnismäßig geringen Tiefen — sagen wir unter 1000 Faden — finden sich in den Ablagerungen Kalkmuscheln von nahezu jeder Art pelagischer Organismen. Man kann annehmen, daß sich die Ablagerungen in kurzer Zeit bilden. Mit zunehmender Tiefe verschwinden nach und nach die dünneren und zarteren Muscheln. Weiter unten sind die schweren und dickeren Muscheln mit Löchern übersät und erscheinen wie angenagt. In den größten Tiefen des Ozeans ist keine Spur von diesen Kalkmuscheln unter den Ablagerungen zu entdecken, die hier meist in reinen roten Ton übergehen. Sobald die Lebewesen in den oberen Wasserschichten absterben, löst sich der kohlensaure Muschelkalk mit Hilfe der im Meerwasser enthaltenen oder der durch Zersetzung der weichen organischen Teile frei werdenden Gase auf. In den flacheren Teilen des Ozeans erreichen die Muscheln den Boden, bevor die Auflösung wesentlich vorgeschritten ist, häufen sich daher hier an und bilden Pteropoden- und Globigerinenschlamm. Tiefer unten aber sind die Muscheln entweder ganz oder schon zum größten Teile aufgelöst, wenn sie auf dem Meeresgrund eintreffen. Zu großen Ansammlungen reicht ihre Menge nicht mehr aus.

Unter so wechselnden Verhältnissen ist es freilich schwer, über den Zeitraum, in dem sich der Pteropoden- oder Globigerinenschlamm auf dem Meeresgrund ablagert, ein Urteil zu gewinnen. Einen Anhalt hierfür liefert die Reise des Kabeldampfers »Faraday« im Jahre 1903. Dabei mußte ein 28 Jahre altes Seekabel aus 2300 Faden Tiefe emporgeholt und instandgesetzt werden, eine Arbeit, die man vorher an einem Kabel solchen Alters in tiefem Wasser noch nie ausgeführt hatte. Das Kabel war im Jahre 1888 schon einmal 200 Meilen von der Fehlerstelle entfernt gehoben worden. Bei Vergleichung des Befundes ergab sich, daß es in den zwischenliegenden 15 Jahren keinerlei Verschlechterung erfahren hatte. Es war die ganze Zeit mit Globigerinenschlamm bedeckt gewesen, der, wie man jetzt weiß, ein vorzügliches Schutz- und Erhaltungsmittel für Kabel ist. Da das Kabel im

Jahre 1888 bereits 13 Jahre im Meere gelegen hatte, so muß sich die dem Kabeldurchmesser von einem Zoll entsprechende Schlammschicht innerhalb dieser Zeit gebildet haben. Berücksichtigt man, daß die 1888 festgestellte äußere Abnutzung des Kabels, insbesondere an der Hanfumwickelung, jedenfalls erst im Laufe mehrerer Jahre entstanden ist, so dürfte über der Ablagerung von einem Zoll Globigerinenschlamm an der Fehlerstelle — unter 50 Grad nördl. Breite und 31 Grad westl. Länge — ein Zeitraum von 10 Jahren verflossen sein. Murray und Peake treten der Annahme entgegen, daß die Kabel, wenn sie auf Globigerinenschlamm zu liegen kommen, in diesem untersinken. Wenn auch zugegeben wird, daß die Kabel sich von vornherein bis zu einem Viertel ihres Durchmessers in den Schlamm hineinlegen, muß doch ein weiteres Einsinken als ausgeschlossen gelten, weil sie erfahrungsgemäß überall und auch nach einer langen Reihe von Jahren mit dem Suchanker, der bekanntlich nur bis zu 6 Zoll in die Schlammablagerungen eindringt, gefaßt werden können und es ausgeschlossen ist, daß der auf die Kabel einwirkende Zug der eigenen Schwere an dieser Grenze Halt macht.

Die Reise des »Faraday« sowohl wie die der »Minia« im Jahre 1903, wobei es sich um die Instandsetzung eines 30 Jahre im Betriebe befindlichen Kabels in 1500 Faden Tiefe handelte, hat übrigens ergeben, daß die Haltbarkeit der Seekabel in tiefem Wasser, die man bislang auf rund 30 Jahre schätzte, die Erwartungen übertrifft und länger währt.

Die Bewehrung des im Jahre 1873 verlegten Kabels hat allerdings, wie bei der Hebung durch die »Minia« festgestellt und nachträglich bekannt geworden ist, in der Zwischenzeit erheblich gelitten. Die mangelhafte Beschaffenheit der Schutzdrähte ist auf Unerfahrenheit bei der Fabrikation zurückzuführen. Bei dem heutigen Stande der Kabeltechnik, die den Fehler mittlerweile erkannt hat, steht zu erwarten, daß die Bewehrung der neuerdings verlegten Kabel auch nach einer noch längeren Reihe von Jahren an Haltbarkeit und festem Gefüge nichts zu wünschen übrig lassen wird.

Neues aus der Rechtsprechung des Reichs-Versicherungsamts.*)

Wir bringen nachstehend eine kurze Zusammenstellung von in neuerer Zeit ergangenen Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamts, welchen eine grundsätzliche Bedeutung beiwohnt.

1. Zum Begriffe des Unfalls.

Als »Unfall« im Sinne der Unfallversicherungsgesetze kann stets nur ein plötzliches, d. h. auf einen nicht allzu ausgedehnten — die Dauer eines Tages jedenfalls nicht überschreitenden — Zeitraum beschränktes, die körperliche oder geistige Unversehrtheit schädigendes Ereignis verstanden werden (R. E. v. 28. 11. 04).

*) Vgl. Aufsatz über die Unfallversicherung im Archiv f. P. u. T. No. 13 bis 15 von 1904.

2. Wege zu und von der Arbeit.

Für den Bann des Betriebs, innerhalb dessen nur die Versicherungspflicht in Frage kommen kann, ist das Eigentumsrecht an Grund und Boden nicht die unbedingt maßgebende Grenze; namentlich dann nicht, wenn die Gefahr vom Betrieb ausgeht oder die Verletzung durch einen Betriebsgegenstand herbeigeführt wird, auch wenn der zur Arbeit Gehende sich noch auf fremdem Grund und Boden befindet (R. E. v. 2. 11. 04).

Unfall auf dem Wege zur Betriebsstätte ist in dem Falle nicht anerkannt worden, in welchem ein Bergarbeiter »über Tage« (also nicht »unter Tage« auf der ausgedehnten Betriebsstätte) nach dem Einfahrtschachte seines Arbeitsplatzes ging, obwohl die Zeit der Zurücklegung des Weges in die Schichtzeit eingerechnet wurde. Als maßgebend erachtet ist, daß der Arbeiter weder auf dem Wege von einer Arbeitsstätte zur anderen, noch unter Tage auf einer Betriebsstrecke, sondern über Tage außerhalb der Betriebsstätte auf dem öffentlichen Wege (Bürgersteig) verunglückte (R. E. v. 14. 11. 04).

Ebenso ist bei einem zur Arbeit auf der Zeche gehenden Arbeiter, welcher auf einen in voller Fahrt befindlichen Zechen-Güterzug aufsprang und verunglückte, ein Betriebsunfall mit der Begründung nicht anerkannt worden, daß, wenn auch der Verkehr des Güterzugs auf dem Anschlußgleise den Zwecken der Zeche dient, es sich doch nicht um eine den Arbeitern der Zeche zur Verfügung stehende Einrichtung handelt; der Arbeiter sei vielmehr bei nicht ordnungsmäßiger Benutzung eines nicht ordnungsmäßigen Beförderungsmittels zu Schaden gekommen und habe hierbei seine Beziehungen zum Betriebe gelöst (R. E. v. 18. 2. 05).

Auch in einem anderen Falle, in welchem der Maschinenwärter eines Bergwerkes (Grube) auf dem Heimwege nach Verlassen des Grubengebiets durch Einschlagen eines abkürzenden Weges über Felder sich verirrt hatte, in der Irre auf das Grubengebiet zurückgelangt und durch Abstürzen in einen Graben umgekommen war, ist für die Verunglückung auf dem Betriebsgebiete keine Entschädigung zugestanden worden (R. E. v. 19. 10. 04).

3. Außenbeschäftigung, Reisen usw.

Entschädigung versagt worden ist für einen Unfall, den ein Arbeiter gelegentlich einer zu Betriebszwecken unternommenen Reise in der Weise erlitt, daß er infolge eines nächtlicherweile im Gasthof entstandenen Feuers ums Leben kam. Die Ablehnung ist in folgender Weise begründet worden. Während der Nachtruhe an einem von der Arbeitsstätte getrennten Orte wird auch bei der Außenbeschäftigung oder bei Reisen die Beziehung zum Betriebe derart aufgehoben, daß ein Unfall, der sich während dieser Nachtruhe ereignet, als Betriebsunfall nicht anzuerkennen ist. Die Ruhe während der Nacht dient in erster Linie der Befriedigung eines allgemein menschlichen Bedürfnisses und gehört im wesentlichen in das eigene persönliche Interessengebiet des Arbeiters, nicht in das des Betriebs (R. E. v. 18. 12. 03).

Der Unfall eines Baggerarbeiters während des geduldeten Nächtigens auf dem Bagger ist dagegen als Betriebsunfall angesehen worden, weil das Übernachten auf dem Bagger auch im Interesse des Betriebs lag und der Arbeiter sich daher im Betriebe befand, als er in der Dunkelheit sich auf den Bagger begab und verunglückte (R. E. v. 17. 6. 03).

4. Arbeitspausen (Spielereien usw.)

Ein jugendlicher Arbeiter verunglückte dadurch, daß er sich trotz der an demselben Tage ihm schon zuteil gewordenen Verwarnung aus Spielerei an einer Transmissionswelle zu schaffen machte. Der Anspruch auf Anerkennung eines Betriebsunfalls ist zurückgewiesen worden, weil die Beschäftigung des Verletzten im Augenblicke der Verunglückung nicht durch den Betrieb veranlaßt war, auch ihrer Zweckbestimmung nach nicht dem Betriebe diente. Sie geschah vielmehr, dem Verbote des Betriebsaufsehers bewußt zuwider, zu einem dem Betriebe völlig fremden Zwecke. Die Gefahren, welchen der Verletzte unterlegen ist, hat er sich willkürlich selbst geschaffen; durch die Betriebstätigkeit waren sie nicht bedingt (R. E. v. 29. 4. 05).

Anders zu beurteilen sind aber auf diesem Gebiete die unerwachsenen Kinder, wenn sie nicht gehörig beaufsichtigt werden. Wenn ein Erwachsener beim Spielen mit einer Betriebseinrichtung verunglückt, so hat er dies in der Regel nicht dem Betriebe, sondern seinem kindischen Verhalten zuzuschreiben, für dessen Folgen nicht aufzukommen ist. Bei Kindern dagegen besteht von Natur die Neigung zum Spielen; sie können daher nur dann bei gefährlichen Betriebseinrichtungen beschäftigt werden, wenn sie einer strengen Beaufsichtigung unterstehen. Einer solchen bedarf es um so mehr, wenn es sich um Betriebseinrichtungen handelt, die nach ihrer Beschaffenheit zum Spielen anreizen. Erleidet ein Kind beim Spielen mit einer solchen Betriebseinrichtung einen Unfall, so unterliegt es einer Gefahr, der es durch seine Betriebstätigkeit, nämlich durch die unbeaufsichtigte Beschäftigung an einer gefährlichen Einrichtung, ausgesetzt war. In solchem Falle liegt also Betriebsunfall vor (R. E. v. 25. 5. 05).

5. Streitigkeiten mit Mitarbeitern.

Wenn eine vorsätzliche Körperverletzung, die ein Arbeiter einem anderen bei Gelegenheit von Zwistigkeiten auf der Betriebsstätte zufügt, als Betriebsunfall gelten soll, so muß sie derart in erkennbarem ursächlichen Zusammenhange mit dem Betriebe stehen, daß nicht nur die Veranlassung dazu wesentlich in letztem beruht, sondern auch die verletzende Handlung selbst sich noch als ein Ausfluß der Betriebsgefahr darstellt. Diese Voraussetzung war in dem Falle nicht gegeben, in welchem ein Arbeiter von einem seiner Mitarbeiter durch einen Schuß aus einem zur Arbeitsstätte mitgebrachten Revolver, also durch einen betriebsfremden Gegenstand, verletzt wurde, weil er seine Mitarbeiter wegen zu frühen Verlassens der Arbeit denunziert haben sollte (R. E. v. 14. 3. 05).

Umgekehrt ist ein Betriebsunfall in dem Falle anerkannt worden, in welchem beim Streite wegen Platzwechsels ein Arbeiter, der berechtigterweise die Vornahme des Wechsels verweigerte, durch Gewalttätigkeit eines Mitarbeiters zu Boden fiel und einen Bruch der Fußknöchel erlitt (R. E. v. 22. 3. 05).

6. Eigenwirtschaftliche Tätigkeit.

Diejenigen Verrichtungen, welche die Arbeiter zum Zwecke der Befriedigung ihrer leiblichen Bedürfnisse vornehmen, können im allgemeinen nicht als dem Betriebe zugehörig angesehen werden. Deshalb sind auch keine Betriebsunfälle in der Regel diejenigen Schäden, welche die Arbeiter lediglich infolge des Essens und Trinkens erleiden, insbesondere infolge des Genusses ungesunder Speisen und Getränke. Ein ausreichender Zusammenhang solcher Schädigungen mit dem Betriebe kann auch nicht

aus der Erwägung hergeleitet werden, daß die Arbeiter nach längerer, anstrengender Betriebstätigkeit, vor allem in heißen Betriebsräumen ein berechtigtes Bedürfnis empfinden, sich zu stärken und zu erfrischen. Ein ausreichender Zusammenhang dieser Art ist vielmehr nur dann ausnahmsweise gegeben, wenn der Verletzte durch einen aus dem Betriebe sich ergebenden außergewöhnlichen Umstand bei der Befriedigung des leiblichen Bedürfnisses einer besonderen Unfallgefahr ausgesetzt gewesen ist. Nicht entschädigt worden ist daher ein Arbeiter, welcher sich einen Magenkatarrh dadurch zugezogen hatte, daß er infolge der im Betriebsraume herrschenden, und zwar regelmäßig herrschenden Hitze übermäßig viel Wasser getrunken hatte (R. E. v. 3. 11. 04).

Erst recht nicht entschädigungspflichtig ist die, wenn auch im Betriebe vorgenommene Vorbereitung zur Befriedigung des leiblichen Bedürfnisses. Ein Arbeiter, welcher sich beim Schleifen seines Brotmessers, das er beim Verzehren seines Brotes benutzen wollte, eine Schnittverletzung eines Daumens zuzog, konnte nicht als im Betriebe verunglückt angesehen werden (R. E. v. 24. 2. 05).

7. Zur Frage der Bestreitung des Lebensunterhaltes von Angehörigen.

Bekanntlich ist nach dem Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz auch bedürftigen Verwandten der aufsteigenden Linie, welche der durch einen Betriebsunfall ums Leben Gekommene hinterläßt, eine Rente zu gewähren, wenn feststeht, daß der Verstorbene ihren Lebensunterhalt ganz oder überwiegend bestritten hat. Eine solche überwiegende Bestreitung des Unterhaltes der Eltern durch einen verunglückten Sohn ist, obwohl dieser den Eltern jährlich 600 Mark zugewandt hatte, aus dem Grunde nicht anerkannt worden, weil der Vater selbst eine jährliche Pension von 402 Mark bezog, außerdem ein eigenes Haus hatte und einen landwirtschaftlichen Betrieb unterhielt, wofür bei der Steuerveranlagung der Reingewinn aus der Landwirtschaft mit 100 Mark und der Nutzungswert des Hauses auf 30 Mark angenommen worden war. Die Steuerveranlagung könne nicht unbedingt maßgebend sein, zumal da erfahrungsgemäß die Früchte eines Landguts, welche von dem Betriebsunternehmer im eigenen Haushalte verbraucht würden, in Wirklichkeit für ihn einen weit höheren Wert hätten. Ähnlich verhalte es sich mit dem Werte der freien Wohnung im eigenen Hause. Es spreche somit die Vermutung dafür, daß der tatsächliche Ertrag erheblich höher als die Steuerveranlagung gewesen sei (R. E. v. 19. 9. 04).

In einem anderen Falle ist, abgesehen davon, daß die Frage nach der Bedürftigkeit von vornherein zu verneinen war, gleichfalls dahin entschieden worden, daß der Lebensunterhalt der Eltern nicht überwiegend von dem Sohne bestritten worden ist, weil diese selbst ein Einkommen aus Besitz von 360 Mark und Invalidenrente von 400 Mark bezogen und der verunglückte Sohn bei einem 1145 Mark betragenden Verdienst offenbar für sich selbst auf den Tag 2 Mark, also 730 Mark jährlich gebraucht hat, so daß ihm zur Unterstützung seiner Eltern höchstens 415 Mark übrig blieben (R. E. v. 20. 10. 04).

8. Verschlimmerung vorhandener Leiden durch Unfall.

Die Verschlimmerung eines bereits vorhanden gewesenen Leidens durch einen als Unfall bezeichneten Betriebsvorgang ist nicht wesentlicher Art gewesen. Der erhobene Entschädigungsanspruch ist deshalb für unbegründet erachtet worden (A. N. d. R. V. A. S. 528 ff., 1905). Vorgang: Bei

einem Arbeiter soll eine Geschwulst im Kleinhirn durch die Einwirkungen von zweimaligem sehr starken Kurzschluß, insbesondere durch die dabei eingetretene Schreckwirkung entweder entstanden oder wesentlich verschlimmert worden sein. Der ärztliche Obergutachter hat dagegen klargestellt, daß das Leiden offenbar schon vor den bezeichneten Betriebsvorgängen bestanden hat und zur Zeit dieser Vorgänge schon fortschreitend war und daß der Gesamtverlauf des Leidens durch die beschuldigten Unfälle keineswegs wesentlich beeinflußt worden ist, selbst wenn zuzugeben sein sollte, daß die heftige Schreckwirkung als eine momentane Verschlimmerung zu betrachten sei.

9. Weitere nachteilige Folgen aus Anlaß der Unterbringung eines Unfallverletzten im Krankenhause.

In ständiger Rechtsprechung ist daran festgehalten worden, daß Unfälle oder Gesundheitsbeschädigungen von Versicherten während des zu Heil- oder Untersuchungszwecken erfolgenden Aufenthaltes in Krankenhäusern der Entschädigungspflicht nur dann unterliegen, wenn sie durch den früheren, beim Betrieb erlittenen Unfall mittelbar herbeigeführt sind; es muß also feststehen, daß der Aufenthalt im Krankenhause den zweiten Unfall (Erkrankung) nur deshalb herbeigeführt hat, weil infolge der früheren Verletzung eine geringere körperliche Gewandtheit oder eine geringere Widerstandsfähigkeit des Versicherten vorhanden war, oder weil der Versicherte durch die zum Untersuchungs- oder Heilzweck erfolgten Maßnahmen besonderen Gefahren ausgesetzt worden ist, die über die Gefahren des gewöhnlichen Lebens hinausgingen. Ein solcher Fall liegt nicht vor, wenn ein im Krankenhaus untergebrachter Verletzter beim Kirchenbesuch über die 96 cm hohe Brüstung der Orgelempore in das Kirchenschiff hinabstürzt, weil er auf die an der Brüstung vorhandene 20 cm hohe Gebetbank zum Knien, ihrer Bestimmung zuwider, gestiegen ist und bei der nunmehr nur noch verbleibenden Brüstungshöhe von 76 cm von Schwindel erfaßt wurde und das Gleichgewicht verlierend abstürzte (R. E. v. 17. 3. 05).

Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen für 1905 von Nauticus.

Das »Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen«, das unsern Lesern bereits aus früheren Veröffentlichungen im Archiv (vgl. Jahrgang 1905 S. 18) bekannt ist, hat sich die Aufgabe gestellt, eine kritische Übersicht über alle Fortschritte auf dem kriegsmaritimen, politisch-wirtschaftlichen und technischen Gebiete zu bringen. Von dem reichen Inhalte des neuen Bandes sind für uns von besonderem Interesse die Abhandlungen über die Kabel und Funkspruchstationen, sowie über Postschiffe im Kriege, über die Seehäfen des Weltverkehrs und über die Kartelle und den Schiffbau.

Kabel und Funkspruchstationen sowie Postschiffe im Kriege.

Die Fragen des Seekriegsrechts hinsichtlich der Kabel und Funkspruchstationen sowie über Postschiffe sind zum Teil noch ungeklärt. In bezug auf die Kabel verweisen wir auf die Aufsätze »Die unterseeischen Telegraphen-

kabel in Kriegszeiten« und »Krieg und Seekabel« im Archiv von 1903 S. 709 und 1904 S. 335, und hinsichtlich der Funkspruchstationen auf die Besprechung S. 87 u. f. des Archivs von 1905. Nauticus ist bei der Untersuchung der Fragen zu folgendem Ergebnisse gelangt.

Das Durchschneiden eines Kabels durch eine kriegführende Partei ist innerhalb eines neutralen Hoheitsbereichs unbedingt unzulässig, innerhalb der feindlichen Hoheitsgewässer aber jedenfalls gestattet. Ob ein solcher gewaltsamer Eingriff auch auf hoher See erlaubt ist, ist allgemein gültig noch nicht festgelegt. In allen Fällen darf sich das Angriffsrecht nur gegen Kabel richten, die dem Feinde unmittelbar und vorzugsweise dienen, also zunächst gegen Kabel, die in Feindesland führen. So haben die Japaner wohl mit Recht das russische Regierungskabel Port Arthur–Tschifu durchschnitten.

Zum ersten Male ist im ostasiatischen Kriege die Frage aufgetaucht, wie ein neutrales, mit Funkentelegraphie versehenes Nachrichtenschiff von den Kriegführenden behandelt werden dürfe, als sich ein englischer Zeitungsberichterstatter mit einem Dampfer dieser Art im Gelben Meere einfand. Die Kriegführenden haben, ohne Widerspruch zu finden, sich für berechtigt gehalten, den unbequemen Gast aus ihrer Nähe zu entfernen. Daß bei etwa nachgewiesener Spionage durch ein solches Schiff dessen Aufbringung und die Behandlung seiner Leiter als Spione gerechtfertigt wäre, ist zweifellos.

Für die neutralen Mächte besteht keine Verpflichtung, bei der Unterdrückung eines für die Kriegführenden schädlichen Nachrichtendienstes Hilfe zu leisten; sie brauchen daher den durchgehenden Telegrammverkehr weder zu überwachen noch zu unterbinden; doch hat England im spanisch-amerikanischen Kriege einen andern Grundsatz vertreten, und auch die Niederlande haben 1904 in ihren asiatischen Kolonien eine Telegrammzensur eingeführt.

Die Funkspruchstationen an der Küste eines neutralen Landes können von den Kriegführenden durch beständiges Dazwischentelegraphieren lahm gelegt werden, ohne daß sich dagegen etwas wird einwenden lassen. Zur Vermeidung solcher Störungen wird ein Übereinkommen nötig sein, worin sich die Seestaaten zur Ausübung einer Zensur über die Stationen verpflichten.

Die Schaffung einer Sonderstellung für die Postschiffe im Seekriege wird dadurch erschwert, daß stets mit der Möglichkeit des Mißbrauchs zu rechnen ist, indem die Postschiffe zur Einschmuggelung von Konterbande benutzt werden könnten. »Immerhin«, sagt Nauticus, »sollte ein Postdampfer nur unter besonders dringendem Verdacht angehalten und nur auf greifbare Schuldbeweise hin aufgebracht werden; und auf jeden Fall herrscht bei den Seemächten die Ansicht vor, daß die Postbeutel selber unangetastet bleiben und möglichst bald weitergeschickt werden müßten. Ein Verstoß hiergegen, der bei der Untersuchung eines deutschen Dampfers von den Russen begangen wurde, ist schnell von ihnen zugegeben und entschuldigt worden. Der gewollte Erfolg wird bei derartigen Maßregeln wohl niemals die ungewollte, in den neutralen Handelskreisen erzeugte Erbitterung aufwiegen; und diese Überzeugung allein mag den Postdampfern in Zukunft ein Ausnahmerecht ebenso sichern, wie es ausdrückliche Abmachungen tun könnten.«

Die Seehäfen des Weltverkehrs.

Nauticus unterscheidet Welthäfen, Großhäfen und Lokalhäfen. Zu den Welthäfen rechnet er in Europa: London, Liverpool, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Havre (über diese acht Häfen vgl.

Archiv von 1904 S. 152 ff.; ferner von 1905 S. 96, S. 97 ff., S. 661 f., S. 720), Marseille, Genua und Triest; in Asien: Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Schanghai und Yokohama; in Afrika: Capstadt; in Australien nur allenfalls Sidney; in Nordamerika: New York und San Franzisko; in Mittelamerika allenfalls San Thomas und in Südamerika: Buenos Aires. Diese Häfen sind Mittelpunkte des Weltverkehrs; sie haben nach allen Richtungen der Windrose hin Verbindungen und bedürfen keines andern Hafens als Vermittler, treten vielmehr selbst als Verteilungspunkte für ihre Umgebung auf.

Unter Großhäfen versteht man solche Häfen, die zwar auch noch überseeische Verbindungen, aber nur nach der einen oder andern Richtung, nicht nach allen Seiten in sich aufnehmen. Sie sind daher für einen beträchtlichen Teil des in die Ferne gerichteten Güterverkehrs auf Umladung in einem Welthafen angewiesen und kommen als Verteilungsplätze nur für die unmittelbare Nachbarschaft in Betracht. Solche Häfen sind in Europa: St. Petersburg, Stettin, Kopenhagen, Christiania, Southampton, Bristol, Manchester, Glasgow, Dünkirchen, Bordeaux, Oporto, Lissabon, Barcelona, Neapel, Constantinopel, Odessa; in Asien: Smyrna, Calcutta, Rangoon, Saigon, Hankau, Nagasaki; in Afrika: Alexandrien, Port Elisabeth, Durban, Delagoa Bay, Zanzibar; in Australien: Melbourne, Adelaide, Brisbane, Auckland; in Nordamerika (Ostküste): Montreal, Boston, Philadelphia, Baltimore, New Orleans, Galvestone; (Westküste): Vancouver, Portland in Oregon und San Diego in Kalifornien; in Mittelamerika: Havana, Veracruz, Colon, Acapulco, San Salvador und Panama; in Südamerika: Caracas (La Guayra), Pará, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Guayaquil, Callao und Valparaiso.

Eine Mittelstufe zwischen den Großhäfen und den eigentlichen Lokalhäfen nehmen diejenigen Hafenorte ein, die zwar keine direkten Überseelinien haben, aber doch über den Bereich des ihnen unmittelbar vorgelagerten Meeresteils hinausgreifen, z. B. Riga, Königsberg, Danzig, Lübeck, Stockholm, Hull, Venedig, Fiume, Athen, Varna.

Die Kartelle und der Schiffbau.

In der Großindustrie aller Länder machen sich Kartellbestrebungen und Kartellbildungen bemerkbar, die die unbequemen Folgen der Konkurrenz beseitigen sollen. Für den heimischen Schiffbau kommt hauptsächlich der im Jahre 1904 nach dem Muster der gewaltigen amerikanischen United States Steel Corporation (vgl. Archiv von 1905 S. 676) gegründete Stahlwerksverband in Betracht, und es entsteht die Frage, welchen Einfluß diese große Vereinigung, die unbestritten im Mittelpunkte der Verbandsbildung in der Eisenindustrie steht, auf den deutschen Werftbetrieb auszuüben imstande ist. Bei dem scharfen internationalen Wettbewerb, in welchem sich unsere Werften mit ihren ausländischen Konkurrenten befinden, muß jede einseitige Erhöhung der Stahlpreise, namentlich der Stahlblechpreise, verderbliche Folgen haben. Wenn daher die kartellierten Eisenwerke den deutschen Werften gegenüber den Zollschutz voll ausnutzen wollten und könnten, also die Preise für ihre Schiffbaumaterialien nach den Preisen für verzolltes fremdes Material bemessen würden, so könnten die deutschen Werften auf dem internationalen Markte nicht konkurrieren. Nun genießen aber die Seeschiffswerften schon jetzt die Vergünstigung der zollfreien Materialeinfuhr, und vom 1. März 1906 ab werden nach dem deutschen Zolltarif vom 25. Dezember 1902 alle Materialien, die zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung (mit Ausnahme des Kajüts- und Küchenguts)

nicht bloß der Seeschiffe, sondern auch der Flußschiffe verwandt werden, von Zoll befreit sein, so daß also alle deutschen Werften in der zollfreien Einfuhr ausländischen Stahles eine wirksame Waffe gegen zu hohe Kartellpreise besitzen werden. Diese Waffe versagt nur beim Baue der Kriegsschiffe und der Reichspostdampfer, weil für sie die Verwendung inländischen Materials vorgeschrieben ist; doch sind hier, namentlich in bezug auf die Kriegsschiffe, besondere Gesichtspunkte maßgebend, die u. a. in der Heranbildung und Erhaltung einer leistungsfähigen inländischen Industrie für den Bau von Kriegsschiffen bestehen und etwas höhere Preise rechtfertigen.

Bei der Herstellung der zum Schiffbau erforderlichen Eisen- und Stahlteile machen sich wegen der zahlreichen Formen, namentlich an Winkeln und Profilen gewisse technische Schwierigkeiten geltend. Für etwa 150 Arten von Schiffbaustahlen müssen besondere Walzen hergestellt werden. Die einzelnen Formen werden nur in kleinen Mengen gebraucht. Es ist daher zur Ersparung der hohen Generalkosten nicht empfehlenswert, daß jedes Stahlwerk mit allen benötigten Formen ausgerüstet ist; vielmehr muß eine Arbeitsteilung eintreten. Zu diesem Zwecke ist mit dem 1. April 1905 als Nachfolger des Grobblechstahlkontors in Essen, das bereits in dieser Richtung gewirkt hatte, eine speziell auf den Schiffbau zugeschnittene »Schiffbaustahl-Vereinigung« mit dem »Schiffbaustahlkontor« G. m. b. H. in Essen ins Leben getreten. Ihr gehören 15 der bedeutendsten Werke an, die sich mit der Herstellung von Formstahl und Stahlplatten für den Schiffbau (von 5 mm Stärke ab) befassen und die zugleich Mitglieder des Stahlwerksverbandes sind. Das Schiffbaukontor tritt als Vermittler und Verteiler bei der Lieferung von Schiffbaumaterialien ein, während der Stahlwerksverband die Preise von Fall zu Fall berechnet — je nach dem Auftreten des ausländischen Wettbewerbs und im allgemeinen in Anlehnung an die Auslandspreise des Verbandes. Die den Werften gegenüber angewandten Preise sind also niedriger als die gewöhnlichen Inlandspreise. Als teilweisen Ersatz für den Preisnachlaß genießen die Stahlwerke auf den deutschen Bahnen ermäßigte Ausnahmetarife für Schiffbaumaterialien nach den Hauptsitzen der Werftindustrie an der See; auch kommt ihnen der Vorteil der von der ausländischen Konkurrenz befreiten Lieferung für Kriegsschiffe und Reichs-Postdampfer zugute.

Die Kartellbildung in der deutschen Stahlindustrie ist für den Schiffbau unter diesen Umständen nicht nur keine Gefahr, sondern ein Vorteil. Außer in der größeren Stetigkeit der Preise liegt der Vorteil vor allem darin, daß die einzelnen Werften sicher sind, durch Vermittelung des Kontors die jeweilig benötigten Profile von den am besten dazu geeigneten Werken zu erhalten. Daher steht der Schiffbau dem Syndikat durchaus freundlich gegenüber und verwendet ausländisches Material jetzt nur noch ausnahmsweise (kaum 7 Prozent Stahl im Jahre 1904 gegen fast 25 Prozent im Jahre 1900).

Anders würde die Sache liegen, wenn das Stahlkartell einen internationalen Charakter annehmen und der deutsche Schiffbau durch Auslieferung an die inländischen Lieferanten einer starken Schädigung ausgesetzt würde. Es ist aber nicht anzunehmen, daß die Stahlwerke unserer Schiffbauindustrie den Wettbewerb auf dem internationalen Markte erschweren oder unmöglich machen werden, weil sie dabei selbst ein wertvolles Absatzgebiet verlieren würden. Auch gäbe es für die Werften wirksame Abwehrmittel, z. B. die Gründung eines Gegenkartells und der Zusammenschluß der Werften und Reedereien zur eigenen Erzgewinnung und Stahlfabrikation, wie es ja schon jetzt Gesamtunternehmungen gibt (in

Deutschland die Firma Krupp), welche den größten Teil des für ihren Werftbetrieb benötigten Stahles und Eisens selbst herstellen.

Für die beim Schiffbaue sonst noch erforderlichen Rohstoffe (namentlich Holz) kommen Kartelle kaum in Betracht, weil der Kreis der Lieferanten zu groß ist.

Was schließlich die Herstellung der Schiffsmaschinen betrifft, so sind die deutschen Werften, im Gegensatze zu den meisten englischen, durch ihren Großbetrieb in der Lage, nicht bloß den Schiffsrumpf, sondern auch die Maschinen selbst zu bauen. Immerhin könnte beim siegreichen Vordringen der Turbine die eigene Herstellung solcher Turbinenmaschinen auf den Werften durch entgegenstehende Patentrechte verhindert werden. Da jedoch schon jetzt eine Fülle bewährter Turbinensysteme vorhanden und ihre weitere Vermehrung zu erwarten ist, so wird für die deutschen Werften infolge der Konkurrenz die Erlaubnis zum Baue nach einem bewährten System unter angemessenen Bedingungen unschwer zu erlangen sein.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Über Kohle und Kohlenversorgung im »fernen Osten« bringen die »Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik« im Novemberhefte 1905 interessante Mitteilungen, denen wir nachstehende Angaben über die Kohlenfelder der deutschen Interessensphäre in Schantung entnehmen. Man kann in diesem Gebiet eine größere Anzahl einzelner Becken unterscheiden, die, in vier oder fünf Gruppen angeordnet, im östlichen Teile der Halbinsel liegen, da, wo diese bereits in den Rumpf des Kontinents übergeht. Die bedeutendsten scheinen die von Itschufu, Poschan, Tse-tschwan und von Weihsien zu sein. Von diesen hat das letztgenannte, das durch Eisenbahn mit Kiautschou und Tsingtau verbunden ist, bereits den Abbau mit einer modernen Schachtanlage begonnen und im Reviere von Poschan werden eifrig Untersuchungs- und Aufschlußarbeiten betrieben. So dürfte auch dieses Revier und demnächst auch Itschufu baldigst mit Kohlenförderung in größerem Umfang und nach europäischer Methode anfangen, falls dies nicht inzwischen schon geschehen ist. Es wird daher für das Schantunggebiet auf einen raschen Aufschwung der Kohlenförderung gerechnet werden können. Nach dem letzten Jahresberichte der Schantung-Bergbaugesellschaft stieg die Förderung, die im Jahre 1903/4 erst 50600 t betrug, im Jahre 1904/5 auf 100631 t und erreichte im ersten Vierteljahre 1905/6 bereits 35387 t (gegen 17833 t im gleichen Zeitraume des Vorjahrs). Da auch die Beschaffenheit der Schantungkohle — namentlich bei sachgemäßer Behandlung, wie man sie für einen deutschen Betrieb voraussetzen darf, — nichts zu wünschen übrig läßt, so ist zu erwarten, daß bei ungestörter Fortentwickelung in den nächsten Jahren die Erzeugnisse des deutschen Steinkohlenbergbaues in Ostasien für den internationalen Verkehr eine steigende Bedeutung gewinnen werden. Die Aussichten hierfür erscheinen um so günstiger, als die kleinen küstennahen Becken von Petschili und der Mandschurei wenig entwickelungsfähig sein dürften, während anderseits die großen Becken Innerchinas wegen ihrer Entfernung und der schwierigen Beförderung einstweilen noch nicht in Betracht kommen.

LITERATUR.

»Verkehrs-, Beobachtungs- und Nachrichten-Mittel in militärischer Beleuchtung.« Von W. Stavenhagen, Königlichem Hauptmann a. D. Zweite, gänzlich umgearbeitete und bedeutend vermehrte Auflage. Göttingen und Leipzig 1905. Verlag von Hermann Peters.

Die Absicht des vorliegenden Werkes war nach dem Vorworte zu seiner ersten Auflage, alle für die Kriegführung wichtigen Verkehrs- usw. Mittel in ihrer militärischen Bedeutung und Anwendung unter Hinweis auf die Kriegsgeschichte zu skizzieren. Die Skizzen sind inzwischen zu ziemlich umfassenden Darstellungen erweitert worden und füllen einen stattlichen Band.

In den lose aneinandergereihten und in sich abgeschlossenen Aufsätzen zeigt uns der Verfasser die geschichtliche Entwickelung der verschiedenen Verkehrs- und Nachrichten-Mittel, erläutert an der Hand zahlreicher Beispiele aus den Kriegen aller Zeiten ihre Bedeutung für die Kriegführung und gibt schließlich interessante und wichtige Aufschlüsse über die militärische Organisation der verschiedenen Zweige des Verkehrs- und Nachrichtendienstes in Deutschland und den wichtigsten außerdeutschen Ländern.

So wird uns nicht nur die erstaunliche Vielseitigkeit des militärischen Verkehrs- und Nachrichtenwesens vor Augen geführt, es wird uns auch gezeigt, wie die Kriegführung den Fortschritten der Technik gefolgt ist und sie für ihre Zwecke nutzbar gemacht hat. Wie seiner Zeit die Eisenbahnen, so haben später der elektrische Telegraph und der Fernsprecher große Umwälzungen in der Kriegführung hervorgerufen und sind zu Kriegswerkzeugen von früher nie geahnter Wirkung geworden. Neben ihnen haben sich in neuster Zeit auch unsere modernsten Nachrichten- und Verkehrs-Mittel, die Funkentelegraphie, das Fahrrad und das Automobil ihren Platz in der Kriegstechnik erobert. Nicht immer allerdings ist die militärische Bedeutung neuer Erfindungen von den maßgebenden Persönlichkeiten sogleich erkannt worden. Es mutet uns heute seltsam an, wenn wir z. B. lesen, daß noch im Jahre 1841 eine ausführliche Abhandlung Moltkes über die technischen und Verkehrsverhältnisse der Eisenbahnen und ihre militärische Benutzung in einer Besprechung der Militär-Literatur-Zeitung mit den Worten abgetan wurde: »Es stellt sich immer mehr heraus, daß man die Eisenbahnen unter Umständen zu militärischen Zwecken zwar wird brauchen können, daß sie aber im wesentlichen auf die Kriegführung von nur geringem Einflusse bleiben werden. Sie sind einmal friedlicher Natur«.

Der reiche Stoff des vorliegenden Werkes bietet eine Fülle von Anregungen, denen nachzugehen der dem Werke angefügte Literaturnachweis gestattet, und der es deshalb besonders wertvoll macht.

Empfehlen möchten wir nur, bei einer Neuauflage den die elektrische Telegraphie behandelnden Abschnitt einer Umarbeitung zu unterziehen. Die Verständlichkeit der hier gebrachten technischen Ausführungen hat unter dem Streben nach möglichster Beschränkung stellenweise zu sehr gelitten.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 3. BERLIN, FEBRUAR. **1906.**

Auslegung von Flußkabeln mit 250 Doppeladern durch die Außenalster in Hamburg.

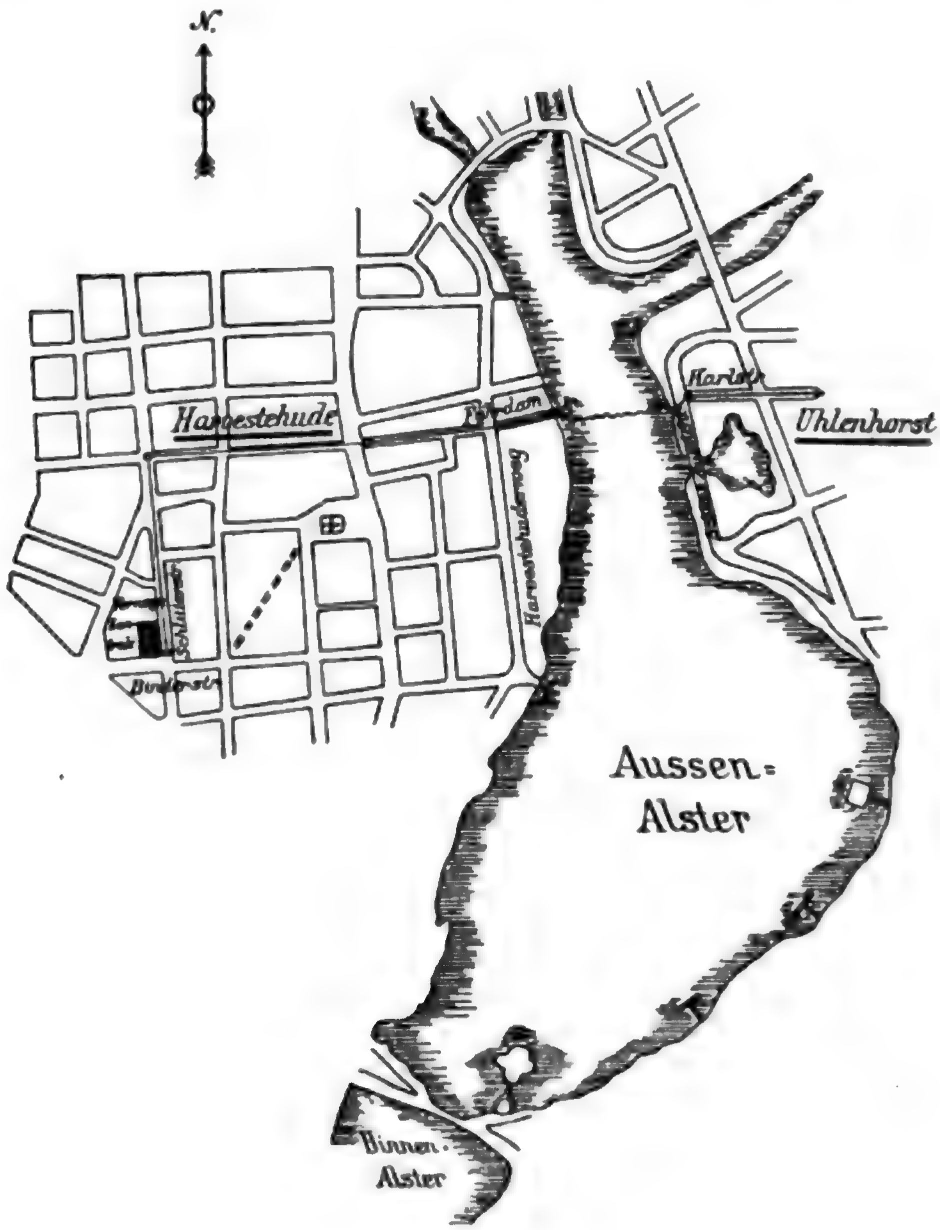
Von Ober-Postinspektor Craemer in Hamburg.

Bei der Herstellung des neuen unterirdischen Liniennetzes anläßlich der bevorstehenden Zusammenlegung der Fernsprechämter in Hamburg erwies es sich als notwendig, die Außenalster mit einer Flußkabellinie zu durchqueren, um die östlich von der Alster belegenen Stadtteile Uhlenhorst und Barmbeck auf möglichst kurzem Wege an die Fernsprechzentrale anzuschließen. Als Übergangsstelle für die Kabel wurde die Linie Fährdamm–Schöne Aussicht (Karlstraße) gewählt, weil hier, wie aus der umstehenden Lageskizze hervorgeht, die kürzeste Verbindung von Ufer zu Ufer und außerdem nach beiden Seiten ein günstiger Anschluß an das Kanalnetz gegeben ist.

Die Außenalster ist an dieser Stelle 350 m breit und durchschnittlich 2,2 m tief. Die Flußsohle besteht, wie in der ganzen Alster, aus einer mehr oder weniger dicken Schlammschicht, die den teils sandigen, teils tonigen, streckenweise auch moorigen Untergrund bedeckt. Auf der Fährdammseite ist das Ufer durch eine Mauer befestigt, die bis auf die Sohle hinabreicht und deren Höhe über dem Wasserspiegel etwa 1,5 m beträgt. An der Schönen Aussicht steigt der Grund nach der dort vorhandenen steinernen Uferböschung hin allmählich an. Die Flußkabel münden hier in den Abschlußbrunnen eines bis dicht an das Ufer herantretenden Zementkanals.

Am Fährdamme, dessen Bodenverhältnisse die Herstellung eines Zementkanals verbieten, schließt an die Flußkabellinie zunächst eine Erdkabellinie an, die weiterhin am Harvestehuderweg ebenfalls in einen Zementkanal einläuft.

Die Einzellänge der Flußkabel wurde auf 400 m berechnet, wobei zu berücksichtigen war, daß die Kabel wegen örtlicher Hindernisse nicht in ganz gerader Richtung zwischen den Landungspunkten verlegt werden konnten und daß die Grundverhältnisse unter Umständen ein tieferes Versacken der Kabel erwarten ließen. Die Anzahl der auszulegenden Kabel



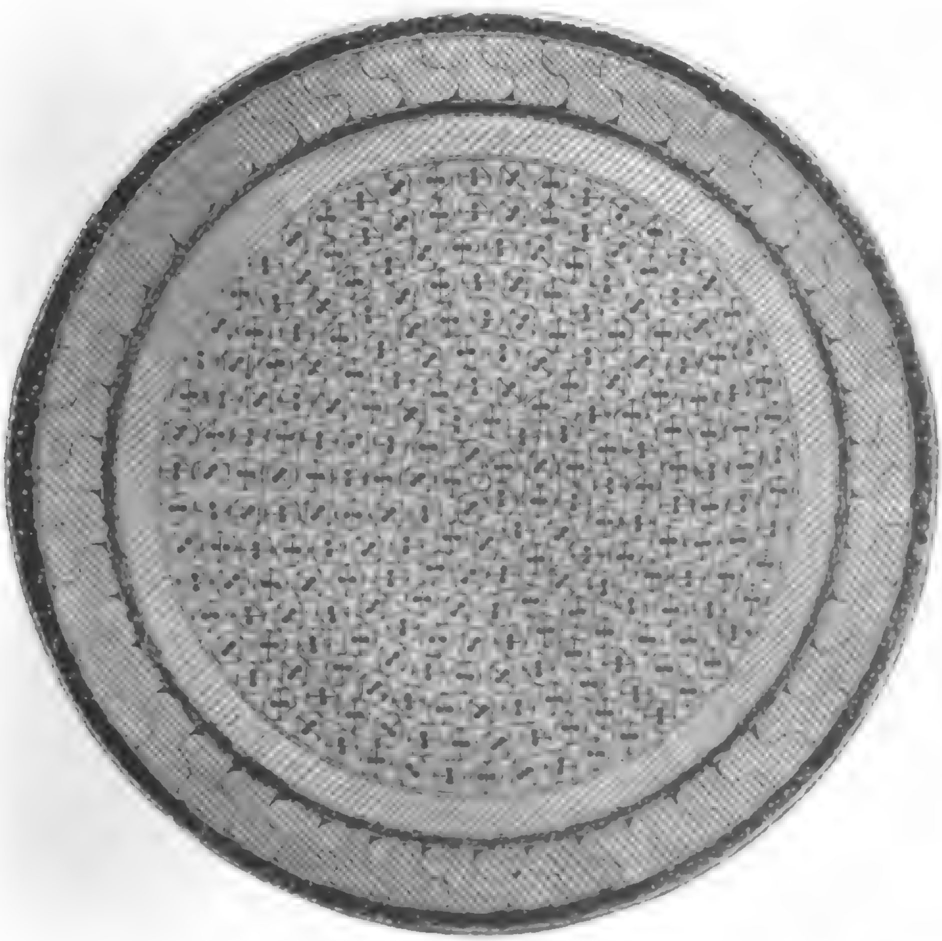
betrug 16 Stück mit je 250 Doppeladern von 0,8 mm Kupferdurchmesser, darunter 5 Vorratskabel für späteren Zuwachs an Leitungen.

Da die Außenalster viel mit Lastkähnen, sogenannten Schuten, befahren wird, die durch Staken (Stoßen mit dem Bootshaken) fortbewegt werden, war auf eine besondere Sicherung der Kabel gegen Beschädigungen bei der Schiffahrt Bedacht zu nehmen.

Die Kabel mußten deshalb auf der ganzen Strecke von Ufer zu Ufer möglichst tief eingebaggert und außerdem mit einer besonders starken Bewehrung versehen werden. Aus dem letzten Grunde fiel bei der Aus-

schreibung die Wahl auf die von dem Kabelwerke Wilhelminenhof in Oberschöneweide bei Berlin angebotenen 250-paarigen Kabel mit Profildrahtbewehrung. Die Bauart und die Abmessungen des Kabels ergeben sich aus der nachfolgenden Querschnittszeichnung.

Die 250 Doppeladern — jede bestehend aus einem verzinnten und einem unverzinnten 0,8 mm starken Kupferdrahte, die einzeln mit einem △ gefalteten Papierstreifen umgeben, zusammen verseilt und mit einem Papierband auf 3,5 mm bewickelt sind —, sind in konzentrischen Lagen zur Kabelseele verseilt. Die Kabelseele ist mit Baumwollenband doppelt bewickelt und mit einem nahtlosen, vollkommen wasserdichten Bleimantel umpreßt. Der mit 3 v. H. Zinnzusatz versehene Bleimantel ist 3 mm stark und mit einer doppelten Lage asphaltierten Papiers sowie darüber mit einer Kompoundlage



umwickelt. Hierauf folgt die Bewehrung aus Profildrähten, die wieder mit einer Kompoundlage bedeckt sind. Wie die Zeichnung veranschaulicht, greifen die Profildrähte der Bewehrung dicht ineinander und bilden gleichsam ein geschlossenes Rohr, an dessen glatter Außenseite Ankerspitzen, Bootshaken u. dgl., sofern sie mit dem Kabel in Berührung kommen, unschädlich abgleiten.

Bei der Wahl dieser Bewehrungsart konnte von der Verwendung der sonst in ähnlichen Fällen gebräuchlichen Flußkabelmuffen, die wegen der großen Anzahl und der Dicke der Kabel die Auslegungsarbeit sehr erschwert und die Anlage ganz erheblich verteuert haben würden, abgesehen werden. Der Durchmesser des Kabels über der äußeren Kompoundhülle beträgt annähernd 90 mm, das Gewicht für 1 m Kabel 26 kg, der zulässige kleinste Biegungsradius etwa 1 m. Die 16 Kabelstücke wurden, da eine

geeignete Schiffsgelegenheit fehlte, mit der Eisenbahn nach Hamburg befördert. Jedes Stück war auf einem Haspel von 3,5 m Scheibendurchmesser aufgewickelt und wog mit dem Haspel rund 12000 kg.

Bei der großen Breite des Alsterbeckens und dem regen Schiffsverkehre war die für schmälere und weniger befahrene Wasserläufe übliche Art der Auslegung mittels einer von Ufer zu Ufer hergestellten Brücke aus Fahrzeugen ausgeschlossen. Die Kabellegung mußte vielmehr von einem längs der Kabeltrace fortbewegten Legeschiff aus erfolgen. Da hierbei eine Auslegung der Kabel unmittelbar vom Haspel wegen der Größe der Haspel und wegen des hohen Gewichtes der Kabel zu umständlich und kostspielig gewesen wäre, wurde es vorgezogen, die einzelnen Kabelstücke an der Bahnankunftsstelle (Hafenkai) bei der Umladung in die Legeschiffe abzuhaspeln und unaufgerollt im Schiffsraume zu lagern. Als Legeschiffe wurden flachgehende offene Lastkähne (Schuten) von 24 m Länge und 4,7 m Breite bei 1,5 m Raumtiefe und 80 Tonnen Ladefähigkeit benutzt. Größere Fahrzeuge sind auf der Außenalster wegen der geringen Wassertiefe und wegen der Enge der Schleusen und Brückendurchlässe im Verbindungskanale zwischen Elbe und Alster nicht verwendbar. Jede Schute nahm vier Kabel auf, so daß im ganzen vier Legeschiffe gebraucht wurden. Die Ladefähigkeit der Fahrzeuge konnte nicht weiter ausgenutzt werden, weil sonst infolge des Tiefganges das Landen der Kabel an dem flachen Ostufer der Außenalster zu sehr erschwert worden wäre. Zur Erleichterung der Umladung in die Legeschiffe waren von der Kabelfabrik leihweise zwei Drehapparate hergegeben worden, die aus einem mittels Rollen auf einem Untergestelle beweglichen eisernen Drehkreuze bestanden. Jeder einzelne Kabelhaspel wurde mittels eines Krahnes vom Eisenbahnwagen abgehoben und flach auf das Drehkreuz gelegt, um das Kabel nach der Schute abzurollen, wo es in langen Ringen aufgeschossen wurde. Die vier Kabel füllten in der Schute einen Raum von 13 m Länge, 4,4 m Breite und 0,6 m Höhe, wobei in der Mitte ein Platz von 10 m Länge und 1,8 m Breite freiblieb. Die Umladung nahm für jedes Kabel bei Verwendung von 36 Arbeitern etwa eine Stunde Zeit in Anspruch.

Nach dem Eintreffen auf der Alster wurden zwei von den vier Schuten mit einer einfachen Legevorrichtung ausgerüstet. Die Vorrichtung bestand aus einer am hinteren Ende des Fahrzeugs zwischen zwei Längsbalken drehbar befestigten Rolle von 0,6 m Breite und 0,55 m Laufdurchmesser sowie einem im Hinterteile des Schiffes etwa 5 m vom Ende aufgestellten dreieckigen Balkengerüste mit einem 3,5 m über dem Schiffsboden befestigten Querbalken, dessen obere Kanten abgerundet waren. Die nachstehende Abbildung veranschaulicht die Konstruktion der Legevorrichtung.

Die Einrichtung gab dem Kabel nach den Seiten und nach oben genügend Spielraum, ohne daß es abgleiten konnte. Dadurch, daß die Kabel vom Schiffsraum aus nach dem Querbalken zunächst hochgeführt werden mußten, wurde die Bildung von kurzen Biegungen, die für die Kabel schädlich gewesen wären, wirksam verhindert. Die beiden anderen Schuten wurden später mit den Legevorrichtungen der freigewordenen Fahrzeuge ausgerüstet.

Kurz vor Beginn der Kabellegung war auf der 350 m langen Wasserstrecke eine Rinne von 1,5 m Tiefe und 2 m Sohlenbreite ausgebaggert worden, die nach erfolgter Kabellegung wieder mit Sand ausgefüllt wurde. Die Rinne war am nördlichen Rande in Abständen von etwa 50 m mit Markierpfählen, an denen abwechselnd rote und weiße Flaggen befestigt waren, bezeichnet. Etwa 50 m vor der Landungsstelle am Fährdamme, wo

die Kabeltrace eine Biegung nach Nordwesten macht, war ein kräftiger Pfahl eingerammt worden, um den Brechpunkt kenntlich zu machen und ein Ausweichen der Kabel aus der Baggerrinne beim Auslegen zu verhindern. Zur Erleichterung der Kabellandung waren an beiden Ufern Hilfsfahrzeuge von der Größe und Bauart der Legeschiffe festgelegt worden.

Die Legung nahm für sämtliche Kabel ihren Anfang an der Schönen Aussicht (Karlstraße) auf dem Ostufer, damit sich ein etwaiger Längenüberschuß auf dem Westufer im Fährdamme, wo die Flußkabellinie später durch eine Erdkabellinie fortgesetzt wurde, nutzbar machen ließe. Das Legeschiff wurde zunächst an der Langseite der Hilfschute so festgemacht, daß die Rolle dem Ufer zugekehrt war. Dann wurde das Kabelende durch das Balkengerüst gesteckt, über die Rolle gelegt, mit Hilfe einer Kabelwinde vollends an Land gezogen und dort mit kräftigen Tauen an den Straßen-



bäumen festgebunden. Inzwischen war das Legeschiff vorn mit kurzer Kette an einen Schleppdampfer gehängt worden. Diese Art der Verbindung erwies sich zweckmäßiger als die anfänglich versuchte Befestigung des Schleppers an der Langseite des Legeschiffs, weil beim Vorausfahren des Dampfers die Fahrtrichtung besser innegehalten werden konnte. Sobald sich der Schlepper mit dem Legeschiff an der abgesteckten Linie entlang in Bewegung setzte, lief das Kabel über den Querbalken des Gerüstes und weiter über die Rolle in gleichmäßiger Bewegung in das Wasser ab. Die im Schiffe aufgestellten Mannschaften hatten während des Ablaufs dafür zu sorgen, daß das Kabel sich vor dem Eintritt in das Gerüst nicht zur Schleife zusammenziehen konnte, und zu diesem Zwecke den letzten Teil des gerade ablaufenden Ringes vor dem Gerüst aus der horizontalen in die vertikale Lage aufzurichten. Dies ging trotz des großen Kabelgewichts bei allen Stücken glatt vonstatten. Die eigentliche Überfahrt nahm bei

jeder Legung etwa fünf Minuten in Anspruch. An jedem Ufer waren zwölf und im Legeschiffe 30 Arbeiter beschäftigt. Zur Vermeidung von Störungen durch die Schiffahrt folgte dem Legeschiff auf 50 m Abstand ein Signalboot mit roter Flagge, durch das die Fahrt hinter dem Legeschiffe gesperrt war. Außerdem sorgte ein Polizeiboot für Freihaltung des Fahrwassers vor dem Schleppdampfer. Sobald das am Westufer festgelegte Hilfsfahrzeug erreicht war, wurde die Verbindung des Schleppers mit dem Legeschiffe gelöst, dieses mit einem Taue bis dicht an das Ufer gezogen und der Rest des Kabels von den Mannschaften gelandet. Der ganze Legevorgang, einschließlich der Landung an beiden Ufern, dauerte jedesmal etwa eine Stunde. Die Auslegung der 16 Kabel nahm zwei Arbeitstage in Anspruch. Besondere Vorkehrungen zum Festlegen der Kabel an den Ufern nach der Auslegung waren nicht erforderlich, da die Kabel durch ihr eigenes Gewicht und durch den Bodendruck genügend gehalten wurden.

Versuche der französischen Postverwaltung mit der Verwendung von Automobilen.

Von Ober-Postpraktikant Ledât.

Im privaten Beförderungswesen hat sich das Automobil in den letzten Jahren einen beachtenswerten Platz erobert und aller Wahrscheinlichkeit nach wird es im Laufe der Zeit noch in größerem Umfange Verwendung finden und die tierische Zugkraft mehr und mehr zurückdrängen, vorausgesetzt, daß es der Technik gelingt, das Fahrzeug, insbesondere seinen mechanischen Teil weiter zu vervollkommnen.

Seit langem schon hat sich die Aufmerksamkeit deutscher wie fremdländischer Verkehrsverwaltungen diesem modernen Beförderungsmittel zugewandt. Das Mißtrauen, das mehr oder weniger jeder eine Umwälzung bisheriger Verhältnisse bedeutenden Neuerung anfangs entgegengebracht wird, ist gewichen und hat kritischer Beobachtung Platz gemacht; mehrfach ist man auch zu praktischen Versuchen übergegangen und diese Versuche haben z. T. recht günstige Ergebnisse gehabt.*) Von einer umfangreichen Verwendung der Selbstfahrer im Postbetrieb ist aber zunächst noch abgesehen worden, weil diese Fahrzeuge nach den bisherigen Erfahrungen in bezug auf Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit nicht die nötige Gewähr bieten, ganz abgesehen davon, daß die hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten ihren Betrieb für die Postverwaltungen noch nicht rentabel erscheinen lassen.

In Frankreich steht die Automobilindustrie in besonders hoher Blüte. Die vor kurzem eröffnete Pariser Automobil-Ausstellung verspricht wie die des Vorjahrs glänzend zu verlaufen und den Fabrikanten neue Anregungen für die weitere Vervollkommnung der Selbstfahrer zu bieten. Auch die französische Postverwaltung ist bestrebt, in ihrem Bereiche die Frage der Einführung des Automobilbetriebs der Lösung entgegenzuführen. Versuche

*) Vgl. den Aufsatz »Postselbstfahrer« in Nr. 38 bis 43 und 45 der Deutschen Verkehrszeitung, Jahrgang 1905.

in dieser Hinsicht haben dort zu interessanten Ergebnissen geführt, die um so beachtenswerter sind, als diese Versuche sich auf verschiedene Gebiete des Postbeförderungswesens erstrecken, nämlich auf die Beförderung geschlossener Briefposten in Paris, auf die Postenbeförderung über Land und auf die Beförderung von Landbriefträgern in ihre Bestellbezirke.

a. Die Postautomobile in Paris.

Mitte Oktober 1904 sind in der französischen Hauptstadt 15 Selbstfahrer mit elektrischem Betrieb und einer mittleren Geschwindigkeit von 18 km in der Stunde zur Beförderung von Briefposten zwischen den Stadt-Postanstalten in Dienst gestellt worden. 12 dieser Fahrzeuge stehen im täglichen Betriebe, 3 werden in jederzeit fahrbereitem Zustand auf dem

Fig. 1



Posthofe des Hôtel des Postes, des Haupt-Postamts, in Reserve gehalten. Die Wagen, deren äußere Form die Abbildung 1 veranschaulicht, haben eine Spurweite von 1,44 m; ihr Gewicht beträgt leer 1800 kg, ihre Tragfähigkeit 600 kg. Sie sind von der Automobilfabrik Ch. Mildé & Co. in Paris erbaut und samt Zubehör (Laternen usw.) Eigentum der Société des Messageries des Postes de France, der die Wahrnehmung des gesamten Postfuhrwesens in Paris übertragen ist. Die Unternehmerin stellt auch die Wagenführer, die zwar weder Unterbeamteneigenschaft besitzen noch vereidigt sind, trotzdem aber in Fällen, wo ihnen ein Postbegleiter nicht beigegeben ist, mit der Entgegennahme und Aushändigung der Posten betraut sind. Ebenso ist die Unterhaltung, Reinigung und Erleuchtung der Wagen, die Unterhaltung und Erneuerung der Akkumulatoren, sowie die Lieferung der elektrischen Kraft Sache der Gesellschaft. Für sämtliche Leistungen erhält sie eine Entschädigung von 69 Centimen für das Kilometer, unter

Zubilligung eines Mindestsatzes von täglich 70 km für jeden im Betriebe befindlichen Wagen. Derselben Unternehmerin werden für die Wahrnehmung des übrigen Postfuhrdienstes*), d. i. Lieferung der tierischen Zugkraft und Stellung der Postillione — die Wagen sind Eigentum der Postverwaltung — folgende Sätze für das Kilometer gezahlt:

für sog. Tilburys (zweiräderige Kariole) und einspännige Güterpostwagen .... 54 Centimen,
für zweispännige Güterpostwagen und Briefträgeromnibusse .... 64 - .

Da die Automobile an Stelle zweiräderiger Kariole in Betrieb genommen sind und ausschließlich deren Dienst verrichten, so stellt sich hier die mechanische Zugkraft um 15 Centimen für das Kilometer teurer als die tierische; doch ist in Betracht zu ziehen, daß in diesen 15 Centimen die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten des Selbstfahrers nebst der Amortisation des angelegten Kapitals mitenthalten sind.

Sämtliche Kraftwagen sind im Hofe des Hôtel des Postes untergestellt, von dem sie täglich des Morgens abgehen und zu dem sie zwecks Erneuerung der Akkumulatoren in der Zeit von 10^0 vorm. bis 3^0 nachm., eine kleinere Anzahl zu ausgedehnteren Leistungen herangezogener Fahrzeuge außerdem noch zwischen 4^{30} und 5^0 nachm. zurückkehren müssen. Die Akkumulatoren befinden sich in einem auf 4 kleinen Rädern laufenden Kasten und bestehen aus 44 Elementen mit einer Nutzkraft von 150 Amperestunden. Dieser Kasten ist im vorderen Teile des Wagens unter dem Sitze des Führers untergebracht. Soll er ausgewechselt werden, so wird ein Karren von entsprechender Höhe an das Automobil herangeführt, der Sammlerkasten an zwei vorn angebrachten Handhaben aus dem Behältnisse heraus auf den Karren gerollt und auf ihm nach einem nahe gelegenen Raume gebracht, wo die Erneuerung der Elemente stattfindet. Eine bereits vorher fertiggestellte Ersatzbatterie wird auf einem anderen Karren herangefahren und an Stelle der herausgenommenen in den Wagen hineingeschoben. Die ganze Auswechselungsarbeit nimmt etwa 5 Minuten in Anspruch und kann, wiewohl die geladene Batterie 650 kg wiegt, in der eben beschriebenen Weise von einem einzelnen Manne ausgeführt werden.

Der zur Aufnahme der Briefsäcke zur Verfügung stehende Raum hat eine Ausdehnung von $1^1/_2$ cbm und besteht aus einem einfachen Holzkasten, dessen an der Hinterseite angebrachte Ladetür mit einem Schnepperschloß versehen und durch eine vom Sitze des Wagenführers ausgehende Hebelvorrichtung noch mit einem Riegel gesichert ist, der eine Öffnung der Tür nicht gestattet, solange der Wagenführer sich auf seinem Sitze befindet; anderseits vermag sich der Wagenführer nicht zu setzen, solange die Tür nicht geschlossen ist. Auf der oberen Seite des Laderaums befindet sich eine Falltür ohne jeglichen Verschluß, die es dem Wagenführer oder Postbegleiter ermöglicht, in den Innenraum hineinzugelangen, ohne seinen Sitz zu verlassen.

In der ersten Zeit ihrer Einführung sollen die Postautomobile sich nicht sonderlich bewährt und hinsichtlich der Betriebssicherheit verschiedentlich zu Klagen Anlaß gegeben haben. Im Monat Januar 1903 hat sogar der Betrieb für kürzere Zeit zur Beseitigung besonders fühlbarer Mängel ganz ausgesetzt werden müssen. Nachdem aber mancherlei Änderungen und technische Verbesserungen vorgenommen worden sind, äußert sich die

*) Für den Pariser Postfuhrdienst — die Aufwendungen für die Wagen selbst nicht mit einbegriffen — sind im Jahre 1904 gezahlt worden 1 350 000 Franken.

französische Postverwaltung jetzt günstiger über diese Fahrzeuge. Bemerkenswerte Störungen sollen nicht mehr vorkommen, der Betrieb sich vielmehr ordnungs- und planmäßig abwickeln.

Der Vorteil der neuen Einrichtung liegt in der größeren Geschwindigkeit der Selbstfahrer mit durchschnittlich 18 km für die Stunde gegenüber der Beförderung mit Pferden, die nur 12 km im gleichen Zeitraum erreicht. Damit hat sich eine von dem großen Publikum sehr bemerkte Verbesserung schaffen lassen, nämlich die Frühererledigung sämtlicher Briefbestellungen der Hauptstadt mit Ausnahme der ersten Morgenbestellung um 10 Minuten. Sollte man dazu übergehen, die Automobile auch zur Übermittelung der aus Paris abgehenden Kartenschlüsse nach den Bahnhöfen zu benutzen, was bisher noch nicht geschieht, so würde sich auch hier eine Beschleunigung, allerdings nur um etwa 3 Minuten erzielen lassen.

b. Der Postbeförderungsdienst mit Automobilen über Land.

Auch auf dem Gebiete der Postbeförderung mit Automobilen über Land ist die französische Postverwaltung bemüht gewesen, Erfahrungen zu sammeln. Freilich haben eingehendere Versuche in dieser Richtung bisher in Ermangelung der nötigen Mittel nicht stattfinden können. Im Etat für 1905 sind jedoch für diesen Zweck 25 000 Franken gefordert.

Die mechanische Zugkraft stellt sich zur Zeit noch erheblich teurer als die tierische. Während beim Betriebe mit Pferden der Postbeförderungsdienst über Land der französischen Postverwaltung durchschnittlich auf 13 Centimen für das Kilometer zu stehen kommt, liegen die von Unternehmern für Automobilbetrieb bei 18 verschiedenen Postkursen für das Kilometer geforderten Preise zwischen 12 und 107 Centimen und stellen sich im Durchschnitt auf 39,2 Centimen.

Bei einem probeweise vorgenommenen Anbietungsverfahren zur Einrichtung des mechanischen Fahrbetriebs auf 37 verschiedenen Strecken fielen 16 Kurse mangels jeglicher Bewerbung gänzlich aus; die übrigen 21 ergaben mit einem Gesamt-Niedrigst-Angebot von 400 716 Franken jährlich gegenüber den bisherigen Kosten von 90 255 Franken eine Steigerung der jährlichen Ausgaben um 310 461 Franken oder 343 v. H. Aufgefallen ist bei diesem Anbietungsverfahren, daß trotz weitestgehender Bekanntmachungen in den Tageszeitungen und Sportblättern gerade die großen Automobilfirmen sich vom Wettbewerbe ferngehalten haben. Man erklärt sich diese Erscheinung einmal daraus, daß die Postverwaltung in erster Linie die strikte Regelmäßigkeit des Betriebs und pünktliche Einhaltung des Fahrplans fordert und harte Maßregeln gegen Unternehmer, die diesen Bedingungen nicht entsprechen, in Anwendung bringen will, anderseits aber aus dem Umstande, daß die von der Verwaltung aufgestellten Fahrpläne z. T. nicht geeignet erscheinen, den Unternehmern einen ausreichenden Nebenverdienst durch Personen- und Güterbeförderung zu sichern.

Um die übergroßen Mehrausgaben etwas zu verringern, hat die französische Postverwaltung versucht, die Departements- und Kommunalverbände für die Sache zu interessieren, und hat ihnen den Vorschlag gemacht, die Einführung der beschleunigten Postbeförderung über Land durch Subvention zu unterstützen; sie ging dabei von der Erwägung aus, daß verbesserte Verkehrsbeziehungen für die Entwickelung von Handel und Industrie überaus wichtig seien und deshalb eine Beihilfe seitens der beteiligten Kreise verdienten. Dieser Vorschlag hat jedoch nicht die gewünschte Aufnahme gefunden; die betreffenden Verbände haben vielmehr zum großen Teile erklärt, ihre Hilfe in erster Linie dem Ausbaue des Kleinbahnnetzes und

der Einrichtung von Automobilbetrieben, deren Fahrpläne sie selbst den Bedürfnissen des Handels und der Industrie ihrer Kommunen anpassen könnten, leihen zu müssen.

Trotzdem ist es der französischen Postverwaltung in zwei Fällen gelungen, die Verhandlungen bezüglich der Einführung von Selbstfahrern zur Postbeförderung über Land zum Abschlusse zu bringen.

So ist seit dem 1. August 1904 die Postverbindung zwischen Saint-Dié und Provenchères (Départ. Vosges) der Gesellschaft »Les Autos Vosges« in Saint-Dié gegen eine Vergütung von 2300 Franken jährlich für eine tägliche Gesamtleistung von 52 km übertragen worden. Früher hat diese Verbindung mit Pferdebetrieb 2265 Franken jährlich gekostet. Der Kostenunterschied ist in diesem Falle nur gering, die erzielte Beschleunigung in der Beförderung aber bedeutend. Von Provenchères aus ist die Verbindung inzwischen bis Saales auf deutschem Gebiet ausgedehnt worden. Beide beteiligte Postverwaltungen sind mit dem Betriebe bisher zufrieden. Das verwendete Fahrzeug wird durch einen Benzinmotor getrieben.

Außerdem ist am 1. Januar 1905 der Automobilbetrieb zwischen Tarbes und Trie-sur-Baïse unter folgenden Bedingungen aufgenommen worden. Das Departement Hautes-Pyrénées hat einem Unternehmer in Tarbes für 9 Jahre die Konzession zur Einrichtung einer zweimal täglich hin- wie herwärts mit Automobil auszuführenden Beförderung von Reisenden und Gütern auf der 34 km langen Strecke Tarbes–Trie-sur-Baïse übertragen. Die Postverwaltung bedient sich dieser Gelegenheit zur Beförderung ihrer Briefposten und zahlt dafür an den Unternehmer, der vom Departement mit 8000 Franken jährlich subventioniert wird, eine jährliche Vergütung von 6000 Franken. Durch die Aufhebung der bisher mit Postwagen ausgeführten Verbindungen kommen Kosten im Betrage von 2773 Franken jährlich in Wegfall. Mit der jährlichen Mehraufwendung von 3227 Franken sollen jedoch die Postverbindungen der ganzen Gegend eine erhebliche Verbesserung erfahren haben. Der auf der Strecke Tarbes–Trie-sur-Baïse verwendete Kraftwagen (siehe Abbildung Nr. 2) ist von der Firma Eugène Brillié in Paris erbaut; sein Gesamtgewicht beträgt leer 3500 kg, seine Tragfähigkeit 2000—2400 kg. Für Reisende sind 21 Plätze vorgesehen; davon liegen 15 im Inneren, 5 auf der Plattform und 1 neben dem des Wagenführers. Die Triebkraft liefert ein Benzinmotor von 26 Pferdekräften. Die mittlere Geschwindigkeit des Fahrzeugs beträgt ungefähr 20 km in der Stunde.

Infolge der kurzen Zeit ihres Bestehens läßt sich ein Urteil über die Neueinrichtung noch nicht abgeben; doch sollen ernstliche Störungen oder Unterbrechungen des Betriebs bisher nicht zur Kenntnis der französischen Postverwaltung gelangt sein.

c. Die Beförderung von Landbriefträgern in ihre Bestellreviere mit Automobil.

Mit der Beförderung von Landbriefträgern in ihre Bestellreviere durch Automobil ist in der Zeit vom 17. bis 31. März 1904 vom Postamt in Cambrai (Départ. du Nord) aus unter persönlicher Leitung eines höheren Beamten der Zentralverwaltung ein interessanter Versuch gemacht worden. Das dazu benutzte Automobil — Benzinmotor — wurde mit seinem Führer von der Firma Panhard-Levassor in Paris zum Preise von 25 Franken täglich gemietet. Das Gewicht des Fahrzeugs betrug 1210 kg, die Kraft des Motors 10 Pferdekräfte; die erreichbare Höchstgeschwindigkeit war mit 40 km in der Stunde angegeben, ist aber nur selten erreicht worden. Der Wagenkasten, mit einem auf eisernen Reifen angeordneten Dache von

geteerter Leinwand und mit wasserdichten Seitenvorhängen versehen, zerfiel in zwei Teile: in den inneren mit 4 Sitzen und in den vorderen mit 2 Plätzen, von denen der eine dem Wagenführer vorbehalten war; der Raum im Wageninneren war jedoch so reichlich bemessen, daß dort noch eine weitere Person bequem Platz fand.

Die zu durchfahrende Strecke mißt für den Hinweg 17, für den Rückweg 19, im ganzen also 36 km und wurde täglich zweimal zurückgelegt, so daß die tägliche Gesamtleistung 72 km betrug. Der Weg ist von verschiedener Beschaffenheit; fast die Hälfte seiner Länge besteht aus gepflasterter Chaussee, doch ist das Pflaster nicht überall gleich; z. T. besteht es aus guten, enggefügten Steinen, auf anderen Stellen dagegen sind die Zwischenräume zwischen den Steinen sehr groß und erschweren das Fahren bedeutend. Ebenso verschieden sind die mit Steinschüttung ver-

Fig. 2.



sehenen Wegeteile. Dagegen sind die Höhenunterschiede auf der ganzen Strecke außerordentlich gering. Die Gegend kann im allgemeinen als eben bezeichnet werden. Am 16. März abends war der Weg auf einzelnen Stellen gut, überall aber befahrbar. Der Versuch begann am 17. März mit 5 Landbriefträgern, die in den einzelnen Ortschaften abgesetzt und aufgenommen wurden.

Die Witterungsverhältnisse gestalteten sich während der Versuchszeit außerordentlich günstig für Beobachtungen, da gutes Wetter mit regnerischem, Windstille mit Sturm abwechselte. Während des schönen Wetters machte sich die verschiedene Beschaffenheit der einzelnen Wegeteile nicht fühlbar, wohl aber bei Regen und Wind. So war am 20. März infolge eines voraufgegangenen leichten Nachtregens der gepflasterte Teil des Weges außerordentlich schwer zu passieren; die Steine waren mit fettem, dicken

Schmutze bedeckt, der die Räder an der Vorwärtsbewegung hinderte und sie mehrfach zwang, auf der Stelle zu arbeiten. Jeden Augenblick drohte der Wagen den Halt zu verlieren und es bedurfte aller Vorsicht und Geschicklichkeit des Wagenführers, um Unfälle zu vermeiden. Trotzdem wurde die Fahrzeit nur um 5 Minuten überschritten. Am 23. und 24. März hatte man mit starkem Sturme zu kämpfen, der die Fahrt, wenn es gegen den Wind ging, merklich verlangsamte; doch wurde eine Verspätung durch Beschleunigung der Gangart auf anderen Wegeteilen vermieden. Am 29. März fiel bei starkem Nordostwind ein heftiger Platzregen, der den Weg an vielen Stellen völlig aufweichte. Trotzdem hielt sich der Wagen gut und langte auf den verschiedenen Stationen rechtzeitig an. Außer den angeführten für die Wagensteuerung schwierigen Verhältnissen herrschte während eines Zeitraums von 8 Tagen dichter Nebel, der zu außerordentlicher Vorsicht besonders beim Durchlaufen der Ortschaften zwang. Die Höchstgeschwindigkeit von 40 km wurde aus diesem Grunde selten erreicht. Aber auch bei gutem Wetter nötigten die in den Ortschaften auf dem Wege spielenden Kinderscharen, herumstehende landwirtschaftliche Maschinen, das Zusammentreffen mit Ackerwagen, Viehherden, einzelnen Haustieren usw. oft zur Verminderung der Geschwindigkeit.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände und der Zeit, die durch das Aus- und Einsteigen der Landbriefträger in den einzelnen Orten verloren ging, ist das Höchstmaß der mittleren Geschwindigkeit auf 22 km in der Stunde festgestellt worden. Nur für Schneewetter fehlen Versuche, doch hat der Wagenführer erklärt, daß sein Fahrzeug bis zu einer Schneedecke von 20 cm den Betrieb ohne Schwierigkeiten aufrecht erhalten könne.

Als Schlußergebnis des 15tägigen Versuchs ist festgestellt worden, daß die Beförderung der Landbriefträger in ihre Bestellreviere mit dem Automobil, das trotz mehrjähriger Benutzung die Gesamtstrecke von 1080 km ohne jegliche Instandsetzung zurückgelegt hat, auf dem ganzen Wege bei jedem Wetter in völlig regelmäßiger Weise sich vollzogen hat.

Im Landbestelldienste sind durch den Kraftwagenbetrieb in der angegebenen Zeit folgende Vorteile erzielt worden:

1. Beschleunigung der ersten Bestellung in 5 Ortschaften um 1½ bis 2½ Stunden;
2. Einrichtung einer zweiten Bestellung in 5 Ortschaften;
3. Beschleunigung der in einer Ortschaft bereits bestehenden Bestellung um ¾ Stunden;
4. die bei der ersten Bestellung von den Landbriefträgern eingesammelten Briefsendungen haben den Mittagszug nach Paris noch erreicht und sind in der Landeshauptstadt noch an demselben Abend zur Austragung gelangt;
5. infolge der besseren Verbindungen ist während der Versuchsperiode eine starke Vermehrung der in den betreffenden Ortschaften aufgelieferten Briefschaften bemerkt worden.

Erscheint hiernach der französischen Postverwaltung die Einführung des Automobils im Landbestelldienste vom technischen Standpunkt aus wünschenswert, so gibt ihr die finanzielle Seite der Frage doch zu ernstlichen Bedenken Anlaß. Die jährliche Mehrausgabe wird im vorliegenden Falle auf 7365 Franken veranschlagt und dürfte nur zum ganz geringen Teile in der zu erwartenden Verkehrssteigerung Deckung finden. Sie setzt sich wie folgt zusammen:

Gehalt des Wagenführers	3000 Franken,
Verbrauch von Benzin nach dem Satze von 9 Centimen für das Kilometer (9 Ct. × 72 × 30 × 12)	2332 -
Unterhaltung des Wagens	800 -
Entschädigung an den Wagenführer, der zur Bestellung in der letzten Ortschaft des Kurses heranzuziehen sein würde	400 -
Amortisation des Kaufpreises des Wagens (10 000 Franken) bei Voraussetzung einer Lauffähigkeit von 12 Jahren*)	833 -
Sa. ...	7365 Franken.

Diesem Betrage würden der Mietpreis für einen Aushilfswagen sowie die Unterstellungskosten und etwaigen Stellvertretungskosten für den Wagenführer hinzutreten.

Die französische Postverwaltung zieht aus dieser Berechnung den Schluß, daß die Einführung des Automobilbetriebs im Landbestelldienste zur Zeit infolge der hohen Kosten untunlich ist, zumal die gleichen Verbesserungen *in* den Bestellungen und Verbindungen sich mit Zweirädern bedeutend *billiger* erreichen ließen.

Das Licht- und Kraftnetz der Rurtalsperrengesellschaft.

Die in der Kraftstation der Urfttalsperre (vgl. Archiv für P. u. T. 1905 S. 722/23) erzeugte Energie von 4800 P. S. wird durch zwei getrennte Netze mit 34 000 und 5000 Volt Spannung nach den Verbrauchsstellen geleitet und dort entweder auf 220 Volt (Drehstrom) herabgesetzt oder in einzelnen Werken in der Spannung von 5000 Volt verwandt. Das gesamte Netz der 34 000 Volt-Anlage ist ausschließlich oberirdisch geführt. Als Stützpunkte sind durchweg eiserne Gittermasten aus U- oder Winkeleisen benutzt, deren Höhe zwischen 7,3 und 12 m schwankt. In den Erdboden sind die Masten durchschnittlich 2 m tief eingestellt und dort mit Beton ummauert. Der Abstand der einzelnen Stützpunkte voneinander beträgt im Durchschnitte 45 m, in Krümmungen 40 m oder weniger. Als Isolatoren dienen Hochspannungs- (Delta-) Glocken von 22 cm Höhe mit dreifachem Mantel und dunkelbraun glasierter Oberfläche, ihr gegenseitiger Abstand auf den hölzernen Querträgern beträgt 80 cm; sie ruhen auf geraden oder U-förmigen Stützen. Als Leiter ist für die Nordleitungen, die die Kreise Aachen und Düren mit Strom versorgen, harter Kupferdraht von 50 qmm Querschnitt = 8 mm Durchmesser, für die Südschleife im Bereiche des Kreises Schleiden (Eifel) solcher von 20 qmm Querschnitt = rund 4 mm Durchmesser verwandt. Die Befestigung der Drähte an den Deltaglocken findet durchweg im seitlichen Drahtlager unter Benutzung 3 mm starker Bindedrähte aus weicherem

*) Bei einer täglichen Leistung von 72 km ist kaum anzunehmen, daß das Automobil 12 Jahre gebrauchsfähig bleibt; für Amortisation dürfte deshalb ein höherer Betrag einzustellen sein.

Kupfer in der bei der Reichs-Telegraphenverwaltung gebräuchlichen Weise statt. Die Verbindung der Drahtenden geschieht durch die bekannten Nietverbinder.

Von der Kraftstation in der Nähe von Heimbach (Bz. Aachen) gehen vier Stränge der 34000 Volt-Anlage aus, die sich über das zu versorgende Gebiet nach Westen, Norden und Osten verteilen.

Bei der außerordentlich hohen Spannung von 34000 Volt, mit der die Anlagen ihrer erheblichen Ausdehnung wegen betrieben werden, war seitens der Reichs-Telegraphenverwaltung mit besonderem Nachdrucke darauf zu halten, daß Maßnahmen getroffen wurden, die eine Berührung der Leitungen dieser Anlage mit den Schwachstromleitungen unbedingt ausschlossen und auch störende Fernwirkungen auf die letztbezeichneten Leitungen so weit abschwächten, daß ein ordnungsmäßiger Betrieb in diesen aufrecht erhalten werden konnte. Das Bestreben der Rurtalsperrengesellschaft war zunächst darauf gerichtet, den Anlagen der Reichs-Telegraphenverwaltung möglichst aus dem Wege zu gehen oder, sofern sich dies nicht durchführen ließ, tunlichst solche Straßen einzuschlagen, deren Breite eine Nebeneinanderführung der beiderseitigen Anlagen gestattete. Wegen der großen Dichtigkeit des Reichs-Telegraphen- und Fernsprechnetzes selbst in dem meist unwirtlichen Eifelgebiet und wegen der Schmalheit der Gebirgsstraßen ließen sich diese im Interesse der Telegraphenverwaltung sehr erfreulichen Absichten indes nicht überall verwirklichen. Die Rurtalsperrengesellschaft ist daher vielfach genötigt gewesen, ihre Gestänge auf Privatgelände zu errichten oder, wenn sich dies als unausführbar erwies, die Reichs-Telegraphenlinien auf ihre Kosten verlegen zu lassen. Von letzter Maßnahme ist natürlich nur dann Gebrauch gemacht worden, wenn ein anderer Ausweg nicht zu Gebote stand. Daß bei der äußerst beschränkten Anzahl der benutzbaren Wege oft große Schwierigkeiten zu überwinden waren, liegt auf der Hand.

Für die 34000 Volt-Anlage ist als Grundsatz aufgestellt worden, daß sie bei unvermeidlichen Nebeneinanderführungen sich den Reichsleitungen nur so weit nähern darf, daß auch beim Umbruche von Gestängen eine Berührung der Hochspannungs- und Schwachstromleitungen nicht eintreten kann. Auf strenge Innehaltung dieser Vorschriften ist sorgfältig geachtet worden; die Rurtalsperrengesellschaft hat sich ihnen auch ohne Widerstreben gefügt und im eigenen Interesse darauf gehalten, daß ihre Anlagen von den Reichsleitungen soweit als irgend angängig entfernt bleiben. Wenn auch dank dieser Maßnahme und in Anbetracht der soliden Bauart der Gittermasten und ihrer zweckmäßigen und unwandelbaren Befestigung im Erdboden die Gefahr einer unmittelbaren Berührung der beiderseitigen Anlagen infolge Umbruchs des Starkstromgestänges als geradezu ausgeschlossen gelten kann, so hat sich der auf mindestens 10 m bemessene gegenseitige Abstand in bezug auf induktorische Beeinflussung der Reichsleitungen nicht als ausreichend gezeigt. Zwischen den Orten Heimbach und Unter-Maubach nämlich, woselbst die 34000 Volt-Anlage auf der einen (der Südseite) und eine Sp-Leitung (855 Sp g) auf der Nordseite, an den engsten Stellen über 11 m voneinander entfernt, auf etwa 4 km nebeneinander laufen, war auf Ansuchen der Rurtalsperrengesellschaft der von der Reichs-Telegraphenverwaltung von vornherein beabsichtigte Ausbau der Sp-Leitung zur Doppelleitung zu Versuchszwecken unterlassen worden. Nachdem die Hochspannungsanlage unter Strom gesetzt worden war, hat sich jedoch eine derartige induktorische Beeinträchtigung des Sprechbetriebs in der Leitung ergeben, daß der sofortige Ausbau zur Doppelleitung nötig wurde. Eine weitere Hinausschiebung

dieser Maßregel war untunlich, weil nicht allein die Gespräche in der Leitung durch ein unausgesetztes lautes, trompetenartiges Brummen fast übertönt wurden, sondern auch andauernder Klappenfall beim Postamt in Embken, knallartige Geräusche in den Fernhörern der Teilnehmer und häufiges Ansprechen der Wecker bei diesen und den Verkehrsanstalten den Betrieb beträchtlich erschwerten. Ob und inwieweit die Inbetriebnahme der Gesamtanlage den Betrieb in den Reichsleitungen weiter störend beeinflussen wird, muß abgewartet werden.

Hatte sich die Zahl der gefahrdrohenden Nebeneinanderführungen der beiderseitigen Anlagen durch rechtzeitiges Ausweichen auf Nebenwege oder Privatgelände verringern lassen, so konnten häufige Kreuzungen trotz aller Bemühungen nicht vermieden werden. Bei der außerordentlich hohen Spannung mußten naturgemäß auch außergewöhnliche Sicherheitsvorkehrungen gefordert werden. Der Rurtalsperrengesellschaft wurde aufgegeben, festgebaute, kastenartige, engmaschige Schutznetze an besonderen Doppelgestängen zu beiden Seiten jeder Kreuzungsstelle anzubringen. Ferner wurde bestimmt, daß die Kreuzungen dabei im rechten Winkel auszuführen wären und das Kreuzungsfeld so kurz wie möglich bemessen sein sollte; auch sollten die das Kreuzungsfeld begrenzenden Stützpunkte der beiderseitigen Anlagen gegen Umbruch noch besonders gesichert werden. Endlich sollte in jedem Falle durch Proben festgestellt werden, ob die Schutznetze ihren Zweck, jede Berührung der beiderseitigen Leitungen sicher auszuschließen, auch wirklich erfüllten. Der Bedingung, die Schutznetze stets an besonderen Doppelgestängen anzubringen, hat wegen Beschränktheit oder eigenartiger Beschaffenheit des Geländes nicht überall entsprochen werden können; die Schutznetze sind alsdann an den Gittermasten selbst befestigt worden. Dies ist in jedem Falle in so sicherer, zuverlässiger und zweckmäßiger Weise geschehen, daß voraussichtlich jede Gefahr für die Reichsleitungen ausgeschlossen ist. Die Fallversuche, die bisher an jedem einzelnen Schutznetze vorgenommen worden sind, haben sehr günstige Ergebnisse geliefert und gezeigt, daß die jetzige Maschenweite (445/100 mm) vollauf genügt, um die Enden gerissener 4 oder 8 mm starker Hochspannungsdrähte am Durchfedern durch das Netz und somit an der Berührung mit den Reichsleitungen unter allen Umständen zu verhindern.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich, wenn die Überschreitung ihres Geländes mit der 34 000 Volt-Anlage in Frage kam, mit einfachen Schutznetzen nicht begnügt, sondern die Verwendung eiserner Bauwerke — Gitterbrücken — verlangt, die die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs unbedingt gewährleisten und das Herabfallen von Hochspannungsdrähten auf die Gleise und auf die an der Eisenbahn befindlichen Schwachstromleitungen verhindern. Den Vorschriften der Eisenbahn- und der Telegraphenverwaltung ist in jeder Hinsicht Rechnung getragen; namentlich ist ein Durchfallen gerissener Hochspannungsdrähte nach unten unmöglich, da die ganze Brückenbahn mit kiefernen Brettern verschalt worden ist. Im ganzen sind 13 Gitterbrücken mit einem Gesamtkostenaufwande von rund 18 000 Mark, also zu einem Durchschnittspreise von 1400 Mark hergerichtet worden.

In der Kraftstation wird durch die Dynamomaschinen Strom von 5000 Volt Spannung erzeugt, der durch Transformatoren auf 34 000 Volt gebracht und so in das Netz versandt wird. Diese Spannung wird unterwegs durch zahlreiche Transformatoren, die in besonderen Häusern aus Backstein untergebracht sind, wieder auf 5000 Volt herabgesetzt und so bis in die Nähe der Verwendungsstellen geführt, wo sie abermals transformiert und auf die für ihre Zwecke nötige Höhe gebracht wird. Nur für den

Ort Heimbach (Bz. Aachen), der von der Kraftstation wenig über 2 km entfernt ist, wird unmittelbarer Maschinenstrom von 5000 Volt Spannung geliefert.

Auf denjenigen Strecken, wo die 34 000 und 5000 Volt-Anlage zusammen verlaufen, hat die Rurtalsperrengesellschaft Platzmangels wegen und zur Kostenersparnis die letzte Anlage an den eisernen Gittermasten der 34 000 Volt-Anlage mit anbringen lassen. Die Masten sind in diesem Falle am oberen Ende mit einem eisernen Rahmen versehen. Die Isolationsvorrichtungen sitzen wechselständig an senkrechten Trägern aus Vierkantholz, das durch Tränken mit Karbolineum widerstandsfähiger gemacht worden ist. Wo ein Gestänge der 34 000 Volt-Anlage nicht benutzt werden konnte, hat man die 5000 Volt-Anlage an einem besonderen Gestänge geführt, dessen Stützpunkte überwiegend aus kyanisierten Holzstangen von 15 bis 20 cm Zopfstärke und 6 m freier Länge bestehen. In sämtlichen Winkelpunkten und namentlich an allen Kreuzungsstellen mit Schwachstromleitungen sind die Holzstangen durch Gittermasten aus Winkeleisen ersetzt. Abweichend von dem in der Reichs-Telegraphenverwaltung gebräuchlichen Verfahren sind die Holzstangen mit ihrem Stammende nicht unmittelbar in die Erde gesetzt, sondern ruhen in gußeisernen Sockeln, die etwa 1,5 m tief in den Boden versenkt und dort mit einer Betonschicht ummauert sind, die sich zu einem Block oder Klotz verhärtet. Dem Mangel der Erdfüße, daß sie nur für solche Stangen passen, die etwa 90 cm vom Stammende noch einen Durchmesser von 24 bis 30 cm haben, für andere aber zu weit sind, wird dadurch abgeholfen, daß sechs kräftige Holzkeile zwischen Eisenring und Stange eingetrieben und an dem Ringe durch Holzschrauben so befestigt werden, daß sie nicht herabfallen können. Sollte während der trockenen Jahreszeit ein Schwinden dieser Holzkeile eintreten, so müssen die Muttern der Bolzen, die die Eisenschellen zusammenhalten, nachgezogen werden.

Ob sich diese Befestigungsart bewähren und ob sie namentlich die Stangen vor vorzeitiger Fäulnis bewahren wird, muß vorläufig dahingestellt bleiben, jedenfalls bietet sie die Möglichkeit einer bequemen Auswechselung abgängiger Stützpunkte.

Als Isolationsvorrichtungen dienen für die 5000 Volt-Anlage Deltaglocken kleinerer Form (mit gleichfalls braunglasierten Mänteln) auf hakenförmigen oder geraden Stützen, je nachdem es sich um Anbringung auf wagerechten oder an senkrechten Tragehölzern handelt.

Verstärkungsmittel (Anker und Streben) sind in der ganzen Anlage nicht vorhanden; sie waren entbehrlich, weil die 34 000 Volt-Anlage nur standfeste eiserne Gittermasten aufweist und weil auch in der 5000 Volt-Anlage in sämtlichen Winkelpunkten und bei Kreuzungsstellen mit Schwachstromleitungen an Stelle von Holzmasten eiserne Gittermasten aus U- oder Winkeleisen verwendet worden sind, die einer Verstärkung nicht bedürfen.

Auf zahlreichen Strecken ist die 5000 Volt-Anlage unterirdisch geführt, wenn die örtlichen Verhältnisse dies erforderten. Die Hochspannungskabel bestehen aus drei gut isolierten Kupferleitern, die miteinander verseilt und mit einem Eisenbande bewehrt sind. Sie sind überall so verlegt, daß sie stets 1,25 m von den Telegraphenstangen entfernt bleiben. Die Kabel münden in Transformatorenhäuser und werden an den Übergangsstellen durch Blitzableiter vor dem Eindringen atmosphärischer Elektrizität gesichert.

Ein dichtes Fernsprechnetz mit 32 Sprechstellen verbindet die Kraftstation mit den verschiedenen Transformator- und Schalthäusern sowie mit der Geschäftsstelle der Gesellschaft in Aachen. Die doppeldrähtigen Schwach-

stromleitungen befinden sich an den Hochspannungsmasten, 2 m unterhalb der Starkstromleitungen, und laufen infolge zahlreicher Kreuzungen schraubenförmig von Stelle zu Stelle. Ungeachtet dieser Maßnahme finden starke Übertragungen statt und erschweren die Verständigung, was indes weniger ins Gewicht fällt, da in der Anlage nur auf den Betrieb bezügliche Mitteilungen ausgetauscht werden, deren Inhalt von den Beteiligten trotz des Getöns nicht mißverstanden wird.

Island.

Die Insel Island ist größer als die Provinzen Brandenburg, Pommern und Posen zusammen, hat aber noch nicht so viel Einwohner wie die Stadt Posen allein, nämlich nur rund 80000; ihr Flächenraum beträgt 1903 Quadratmeilen oder 104785 qkm (nach anderen Angaben nur 1870 Quadratmeilen). Obgleich ihre Stellung im Weltverkehre nur bescheiden ist, verlohnt es sich doch, die Eigenheit ihrer Natur und ihrer Bewohner näher kennen zu lernen, zumal die Insel, die schon längst durch regelmäßige Dampfschiffahrten mit dem europäischen Festland in Verbindung steht, voraussichtlich auch durch ein Seekabel an dieses näher angeschlossen werden wird. Das »Archiv« hat sich vor Jahren wiederholt mit Island beschäftigt (z. B. Jahrgang 1874, S. 623 ff., 1876, S. 75 ff., 1877, S. 566 ff., 1886, S. 19 ff., 1890, S. 251 ff., 1898, S. 158 ff.). Die nachstehenden neueren Angaben verdanken wir zum großen Teile dem im Jahre 1904 bei Gebrüder Böhm in Kattowitz erschienenen Werke »Island am Beginn des 20. Jahrhunderts« von Valtyr Gudmundsson (Dozent an der Hochschule in Kopenhagen), aus dem Dänischen übersetzt von Richard Palleske. Das Buch, das mit zahlreichen charakteristischen Abbildungen geschmückt ist, schildert namentlich die Kulturverhältnisse Islands und enthält auch verschiedene Proben der recht bemerkenswerten isländischen Literatur und Dichtkunst in guter deutscher Übersetzung.

Der besondere Charakter der Insel ist bekannt; gewaltige Gletscher und feuerspeiende Berge, ewiger Schnee und heiße Springquellen liegen nahe beieinander. Es ist keine Übertreibung, wenn der isländische Dichter Bjarni Thorarensen über seine Heimat schreibt:

Seltsame Mischung von Frösten und Gluten,
Felsen und Eb'nen und Lava und Meer,
Prachtvoll und schrecklich, wenn feurige Fluten
Strömen aus ewigem Eise daher.

Das Innere Islands ist im allgemeinen ein Hochland von 600 bis 1100 m Höhe; nur an den Küsten finden sich mehr oder minder ausgedehnte Niederungen. Die über das Hochplateau emporsteigenden Gebirgszüge und Bergkuppen sind meist vergletschert oder mit ewigem Schnee bedeckt. Die Schneegrenze liegt verschieden hoch (400 bis 1300 m); die Gletscher reichen weiter herab, stellenweise fast bis zur Küste. In alter Zeit war fast die ganze Insel unter einer Eisdecke begraben. Die jetzigen, nach den Höhen zurückgewichenen Gletscher sind nur die Überreste jener gewaltigen Eismassen; immerhin übertreffen sie an Ausdehnung noch bei weitem die

Gletscher der Schweiz. Das größte Gletscherfeld ist der 150 Quadratmeilen (8400 qkm) große Vatna-Jökull (oder Klofa-Jökull) im Südosten (vgl. Archiv von 1877, S. 566ff. »Eine Forschungsreise in Island«). Die höchsten Berge der Insel sind der zum System des Vatna-Jökull gehörige Oräfa-Jökull (1958 m), der weiter westlich an der Südküste gelegene Eyafjalla-Jökull (1705 m), ferner die unweit von diesem, aber mehr im Innern gelegene Hekla (1557 m) und der auf einer Halbinsel im Westen emporsteigende Snäfells-Jökull (1437 m). Auf Island sind 107 Vulkane bekannt, von denen 25 in geschichtlicher Zeit Ausbrüche gehabt haben. Der bekannteste und am meisten besuchte dieser Vulkane ist die Hekla, 110 km östlich von Reykjavik. Der Berg und seine Umgebung ist in weitem Umkreise mit schwarzer Asche bedeckt; 11 km in der Runde fehlt jede Vegetation. Die Verheerungen dieses Vulkans waren oft bedeutend; doch wurden sie noch von denen anderer Vulkane übertroffen. Besonders schrecklich waren die Ausbrüche der Kraterreihe des Laki am Südwestrande des Vatna-Jökull im Sommer 1783. Zwei Drittel des Viehbestandes der ganzen Insel gingen dabei zugrunde, und in den nächsten zwei Jahren starben 9300 Menschen, d. h. etwa ein Fünftel der damaligen Bevölkerung, an Hunger und Krankheiten. Im Jahre nach diesem größten Vulkanausbruch Islands wurden durch Erdbeben 92 Gehöfte vollständig zerstört und 372 Gehöfte sowie 11 Kirchen stark beschädigt. Erdbeben sind auch sonst nicht selten, namentlich in der südlichen Ebene. Im Jahre 1896 fielen in derselben Gegend, wo 100 Jahre früher die soeben erwähnten Verwüstungen angerichtet wurden, 161 Gehöfte den gewaltigen Erderschütterungen zum Opfer; außerdem wurden 155 stark beschädigt.

Nicht minder bekannt wie die isländischen Vulkane sind die heißen Springquellen der Insel, unter denen der Große Geiser (Geysir) eine solche Berühmtheit erlangt hat, daß der Name Geiser auch auf die heißen Springquellen anderer Länder, z. B. auf die im Yellowstone Park in Nordamerika und die in Neu-Seeland, ausgedehnt worden ist. Der Große Geiser Islands liegt nordwestlich der Hekla; beide sind hervorragende Anziehungspunkte für Vergnügungsreisende und von Reykjavik aus verhältnismäßig leicht zu erreichen. Der Geiser wirft alle 24 bis 30 Stunden mehrmals rasch hintereinander einen heißen, dampfenden Wasserstrahl von 2 m Durchmesser 30 bis 37 m hoch empor. Das Wasser fällt zum größten Teile in ein Becken zurück, das sich aus Kieselsinter gebildet hat und 18 m Durchmesser zeigt. Der in der Ruhezeit mit heißem Wasser gefüllte Quellenschacht in der Mitte des Beckens läßt sich 23 m tief verfolgen; das Wasser im Becken hat eine Temperatur von 76 bis 89° C., in der Tiefe des Schachtes aber 127°. Außer dem Großen Geiser gibt es noch einen Kleinen Geiser und hunderte von warmen und heißen Quellen auf der Insel. Auch sind Schwefelquellen nicht selten, denen sich kochende Schlammkessel als Zeichen des beständigen unterirdischen Feuers zugesellen.

Das Hochland im Innern der Insel ist öde und unbewohnbar. Wo keine Gletscher sind, bedecken Sandwüsten und ausgedehnte, vegetationslose Lavafelder mit zahlreichen Rissen und scharfkantigen Felsblöcken die Oberfläche (vgl. Archiv von 1886, S. 19ff. »Lavawüste in Island«). Die Lavafelder der Insel nehmen zusammen etwa 200 Quadratmeilen ein. Totenstille liegt allenthalben über der Natur. Zuweilen brechen aus Gletschern, die auf Vulkanen lagern, beim Ausbruche des unterirdischen Feuers infolge des plötzlichen Schmelzens der Eismassen gewaltige Wasserfluten mit schwimmenden Eisbergen und Schuttmassen hervor. Namentlich in dem hervorragend vulkanischen Süden der Insel sind schon zahlreiche Bauern-

höfe und Wiesen von solchen »Gletscherläufen« vernichtet worden, z. B. im Jahre 1362, als durch einen Ausbruch des Oräfa-Jökull 40 Bauernhöfe und zwei Pfarrhöfe mit Menschen und Vieh von den Fluten fortgerissen wurden.

Das Hochland fällt nach den Küsten meistens sehr steil ab; namentlich im Norden gleicht die Küste von weitem einer finsteren Mauer. Zahlreiche Fjorde dringen im Westen, Norden und Osten tief ins Innere ein. Unter diesen ist der Faxa-Fjördur im Westen, an welchem Reykjavik liegt, der bekannteste. Die Südküste zeigt so gut wie gar keine Fjordenbildung und unterscheidet sich durch ihre geschlossene Form schon beim ersten Blicke auf die Karte von den zerrissenen Linien der übrigen Küstenstrecken. Das ausgedehnteste Tiefland befindet sich im Südwesten vom Großen Geiser und der Hekla und erstreckt sich von da bis zur Küste; es ist 70 Quadratmeilen groß. Ein anderes, im Osten vom Faxa-Fjördur, hat eine Ausdehnung von 20 Quadratmeilen. Von geringerer Ausdehnung ist das Tiefland, das man sonst noch an den Küsten zwischen dem steilen Abfalle der Gebirge und dem Meere antrifft; doch hat es überall Wert, da die Bewohner nur im Tieflande leben.

Die Flüsse Islands sind sehr wasserreich und bilden oft großartige Wasserfälle. Für den Verkehr sind sie sehr hinderlich.

Klima, Pflanzenwuchs, Tierwelt. Island wird noch vom Golfstrome berührt und hat daher, trotz seiner hohen geographischen Breite (seine nördlichsten Punkte liegen schon unter dem Polarkreis), ein verhältnismäßig mildes Klima. Die Sommer sind aber kurz und kühl, was dem Pflanzenwuchse nicht förderlich ist. Die Nord- und Ostküste sowie das Binnenland sind kälter als die Süd- und Westküste. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt an der Nord- und Ostküste 1 bis 2° C., an der Süd- und Westküste dagegen 3 bis 4°. Die Witterung ist, namentlich im Südlande, stürmisch und veränderlich. Hier gibt es oft im Winter monatelang keinen Schnee, während im Nordlande stilles Wetter mit Frost und massenhaftem Schnee herrscht.

Wälder in unserem Sinne sind in Island unbekannt; doch gibt es ein Birkenwäldchen mit Stämmchen von 3 bis 6 m Höhe. Die höchste Birke Islands ist gegen 9 m hoch. Birken- und Weidengebüsch sowie Ebereschen werden häufig angetroffen. Der Reichtum Islands sind seine Wiesen; auf ihnen beruht die Vieh- und Schafzucht des Landes. Ackerbau wird nicht getrieben, weil das Getreide nicht reif wird; doch werden Kartoffeln, verschiedene Gemüsearten, Rhabarber und Johannisbeeren in Gärten gezogen.

Unter den wild lebenden Tieren Islands ist das Renntier zu nennen, das 1770 eingeführt wurde; es wird jedoch von den Isländern nicht verwertet. An den Küsten gibt es Seehunde, Walrosse und ungeheuere Scharen von Seevögeln. Die Eidergans steht unter dem Schutze des Gesetzes und kann fast als Haustier gelten, da sie in der Nähe der menschlichen Wohnungen nistet und sehr zahm ist. Sie bildet im West- und Nordland eine wichtige Einnahmequelle für die Bewohner.

Im Meere werden verschiedene Arten von Walfischen gejagt. Besonders ergiebig ist aber der Kabeljaufang, der alljährlich französische, englische, norwegische und amerikanische Fischerflottillen nach den isländischen Gewässern lockt. Außer dem Kabeljau und einigen andern Fischarten werden auch Haifische gefangen, aus deren Leber man Tran bereitet.

Unter den Mineralien ist der isländische Doppelspat berühmt, der im Ostland am Reydar-Fjördur abgebaut wird und zur Herstellung von optischen Instrumenten dient.

Bevölkerung. Island ist von Norwegen aus bevölkert worden. Die ersten Kolonisten sollen schon 874 auf Island erschienen sein; doch dauerte die Einwanderung der Ansiedler bis 934 fort (Archiv von 1898, S. 158. »Island vor Einführung des Christentums«). Im 19. Jahrhundert hat sich die Einwohnerzahl auf der Insel von 47 000 auf nahezu 80 000 Seelen gehoben, obgleich zeitweise, namentlich von 1880 bis 1890, eine starke Auswanderung nach Amerika stattfand. Die Auswanderung hat jetzt fast ganz aufgehört, so daß bei dem hohen Überschusse der Geburten über die Sterbefälle die Zunahme der Bevölkerung weiter fortschreitet. Reykjavik hatte am Anfange des 19. Jahrhunderts nur 307 Einwohner; Ortschaften waren damals nicht vorhanden, da die Bevölkerung auf einzelnen Gehöften zerstreut lebte. Jetzt hat Island vier Städte, nämlich Reykjavik mit 8000 Einwohnern im Südland, Akureyri mit 1500 Einwohnern im Nordland, Isafjördur mit 1300 Einwohnern im Westland und Seydisfjördur mit 900 Einwohnern im Ostlande. Außerdem gibt es 52 »Handelsplätze«, d. s. Ortschaften, die keine besondere Gemeindeverwaltung haben, sondern wie die einzeln stehenden Gehöfte hinsichtlich der Verwaltung zu dem Landkreise gerechnet werden, dem sie durch ihre Lage angehören.

Nach der Statistik von 1901 lebten 39 803 Personen von der Landwirtschaft, 21 340 vom Fischfange, 14 997 von anderen Berufen. Bemerkenswert ist die große Zahl der Almosenempfänger (2319) und die geringe Zahl der Gefangenen (11).

Die isländischen Gebäude sind in den Ortschaften meist aus Holz — an den Küsten wird viel Treibholz angeschwemmt —, außerhalb der Ortschaften, also auf den vereinzelt stehenden Bauernhöfen, gewöhnlich aus Rasenstücken und unbehauenen Steinen errichtet. Zu besseren Bauten, namentlich zu öffentlichen Gebäuden in Reykjavik, sind behauene isländische Steine verwandt worden. In den Rasenhäusern, die eigentlich einer oberirdischen Erdhöhle gleichen, sind nur die Pfosten und das Dachgerüst sowie die innere Bekleidung der Wände und Fußböden aus Holz. Die dicken Umfassungswände werden aus Rasenstücken aufgeschichtet, und auch das Dach ist mit Rasenstücken gedeckt. Das Wohnhaus setzt sich aus mehreren, dicht aneinander stehenden einzimmerigen Häuschen zusammen, von denen jedes ein besonderes Dach hat und die durch Türen mit einem gemeinschaftlichen Flure in Verbindung stehen. Die wichtigsten Räume sind die Wohn- und Schlafstube (Badstube genannt), eine Fremdenstube, die Küche und die Speise- und Vorratskammer. »In der Wohnstube«, sagt Gudmundsson, »halten sich alle zu dem Hofe gehörigen Leute auf, sowohl in der Nacht wie bei Tage. Die beiden Längsseiten werden von je einer Reihe Bettstellen eingenommen, in denen man Nachts schläft, während man am Tage auf der Bettkante sitzt. In der Regel liegen immer zwei Personen in einem Bette, gewöhnlich in der Art, daß die ganze Reihe auf der einen Seite den weiblichen Personen vorbehalten ist, während die männlichen in den Betten auf der andern liegen. Die Erfahrung hat durchaus nicht gelehrt, daß die Einrichtung, wonach beide Geschlechter in demselben Raume schlafen, der Sittlichkeit schadet . . . An dem einen Ende der Wohnstube befindet sich in der Regel eine durch eine Zwischenwand abgetrennte Kammer für die Eheleute.« Heizvorrichtungen sind in den gewöhnlichen Bauernhäusern im allgemeinen nicht vorhanden. Die Stuben sind nicht größer als unbedingt notwendig ist, und die dicken Erdwände halten die Körperwärme der Insassen zusammen. Zum Kochen usw. wird meist getrockneter und in Formen gepreßter Schafsmist verwandt, da Holz und anderes Heizmaterial selten sind. Die Beleuchtung erfolgte früher durch Tranlampen, jetzt

allgemein durch Petroleumlampen. An den langen Winterabenden beschäftigt man sich mit allerlei Handarbeiten, z. B. mit dem Spinnen und dem weiteren Verarbeiten der Wolle, mit dem Anfertigen von Hausgerät usw. Zur Unterhaltung und zur Verkürzung der Zeit werden dabei Sagen und alte Dichtungen, in neuerer Zeit auch moderne Erzeugnisse der Literatur, selbst Zeitungen, vorgelesen. Daneben sind Karten- und andere Unterhaltungsspiele im Gebrauche.

Verfassung. Island war von 930 bis 1262 ein selbständiger Freistaat; dann wurde es — ursprünglich auf Grund eines freiwilligen Bundes — mit Norwegen vereinigt und kam mit diesem im Jahre 1380 an Dänemark. Bei diesem Staate verblieb es, auch nachdem 1814 Norwegen davon getrennt worden war. Das ganze 19. Jahrhundert hindurch hat sich Island, dessen Angelegenheiten von Kopenhagen aus, oft mit wenig Sachkenntnis für die wahren Bedürfnisse des Landes, geregelt wurden, um eine freiheitliche Verfassung und eine eigene Volksvertretung bemüht. Zwar wurde 1843 die frühere gesetzgebende Versammlung Islands, das Althing, als beratende Versammlung von neuem errichtet, nachdem sie lange Zeit aufgehoben gewesen war; auch sollte Island nach dem Gesetze vom 2. Januar 1871 »besondere Freiheiten« und nach dem Verfassungsgesetze vom 5. Januar 1874 in allen inneren Fragen »seine eigene Gesetzgebung und Verwaltung« haben. Hiermit waren aber die Wünsche der Isländer doch nur zum Teil erfüllt. Namentlich war die Verantwortlichkeit des im Gesetze von 1874 vorgesehenen »Ministers für Island« nur sehr beschränkt; zudem wurde gar kein besonderer Minister für Island vom Könige von Dänemark ernannt, sondern die Leitung der isländischen Verwaltung dem dänischen Justizminister übertragen. Auch bestand die »obere Abteilung« des Althing, das mit dem Könige gemeinsam die Gesetzgebung ausübte, zur Hälfte aus Mitgliedern, die vom König ernannt wurden; diese konnten mithin jede Reform verhindern. Erst nach langwierigen Kämpfen wurde durch Gesetz vom 3. Oktober 1903 eine Besserung angebahnt, und zwar zumeist nach den Vorschlägen des Verfassers des oben bezeichneten Buches, Dr. Valtyr Gudmundsson. Jetzt leitet die innere Verwaltung Islands der »Minister für Island«, dessen Wohnsitz Reykjavik ist. Jedes der vier Ämter oder Viertel der Insel hat einen aus gewählten Mitgliedern bestehenden »Amtsrat« mit einem »Amtmann« an der Spitze. Unter den Amtsräten stehen die »Bezirksräte«, in welche die Gemeinden des Bezirks ihre Vertreter senden und an deren Spitze der »Bezirkshauptmann« steht. Die vier Stadtgemeinden werden von je einem Stadtrat unter dem Vorsitz eines Bürgermeisters und unter unmittelbarer Aufsicht des Ministers verwaltet. Mit gewissen Einschränkungen haben auch die Frauen das Gemeindewahlrecht; seit 1902 sind sie auch wählbar.

Die Rechtspflege liegt in erster Instanz in den Händen der »Untergerichte«, d. h. der Bezirkshauptleute und Bürgermeister. Zweite Instanz ist das Landesgericht in Reykjavik, dritte das Höchstgericht in Kopenhagen.

Die kirchlichen Angelegenheiten — die Bevölkerung ist fast durchweg evangelisch — werden von einem Bischof in Reykjavik verwaltet. Unter ihm stehen 20 Pröpste (Superintendenten) und 142 Pfarrer. Die meisten Kirchen sind aus Holz gebaut, einige aus Stein, einige auch aus Rasenstücken.

Der Schulunterricht ist für die große Mehrheit des Volkes Sache des Hauses. Er wird teils von Familienmitgliedern, teils von Wanderlehrern erteilt, deren es ungefähr 180 gibt. Nur in den Städten und in einigen Handelsplätzen sind in neuerer Zeit Volksschulen errichtet worden; doch beträgt ihre Zahl nur etwa 30. Trotz dieser ungünstigen Verhältnisse ist

die Volksbildung keineswegs gering; es gibt kaum einen Erwachsenen, der nicht lesen und schreiben könnte. Das Lesebedürfnis ist sehr groß, und mancher begabte Isländer im einfachen Bauernhause, der nie die Schule besucht hat, überrascht durch seine umfassenden, auf Selbststudium beruhenden Schulkenntnisse, zuweilen selbst durch die Kenntnis einer oder mehrerer fremder Sprachen. Unterstützt wird das Bildungsverlangen des Volkes durch die reiche in isländischer Sprache vorhandene Literatur. An schriftstellerischen Neigungen hat es den Gebildeten der nordischen Insel niemals gefehlt, und ihr Sinn für geistige Erzeugnisse ist im allgemeinen größer als für die praktischen Aufgaben des Lebens. Von höheren Schulen gibt es außer drei Mädchenschulen zwei Realschulen (eine in Akureyri im Nordlande, die andere in Hafnarfjördur im Südland), ein Gymnasium in Reykjavik, eine Pfarrerschule (theologische Hochschule) und eine Ärzteschule (medizinische Hochschule), beide ebenfalls in Reykjavik. Das ärztliche Studium muß in Kopenhagen vollendet werden; ebenso müssen alle anderen Studien (außer dem theologischen) auswärts betrieben werden.

Volkswirtschaftliches. Die unzweifelhaft vorhandene allgemeine Armut der isländischen Bevölkerung ist nach Gudmundsson auf zwei Hauptursachen zurückzuführen, erstens auf die Rückständigkeit der Bodenbewirtschaftung, zweitens auf die verkehrten Regierungsmaßregeln, die trotz guten Willens in früherer Zeit von Unkundigen fortgesetzt getroffen worden sind. »Fast das ganze Land«, sagt Gudmundsson, »liegt noch unbebaut da und befindet sich im Grunde in einem weit schlechteren Zustand als zur Zeit seiner Besiedlung vor 1000 Jahren, weil die Isländer fast ausschließlich Raubbau betrieben haben, ohne dem Boden zurückzugeben, was sie ihm genommen haben. Die Wälder hat man schonungslos niedergeschlagen, ohne einen einzigen Baum nachzupflanzen; infolgedessen sind diese fast überall gänzlich verschwunden, zum großen Nachteil für die Fruchtbarkeit des Bodens, die Witterung und die Heizungsfrage. Von den Wiesenflächen, die zur Gewinnung von Heu dienen, wird nur ein geringer Teil, und auch der nur dürftig, bearbeitet. Im allgemeinen werden Landwirtschaft und Fischerei bis in die neuste Zeit auf gerade so unvollkommene Weise betrieben wie vor 1000 Jahren.« — Aufgabe der dem Lande endlich gewährten Selbstverwaltung ist es, den Nationalwohlstand durch Hebung der natürlichen Hilfskräfte des Landes zu fördern. In der Tat ist bereits seit 1876, als das Althing das Recht auf Geldbewilligungen erhielt und somit die Verwaltung des isländischen Landesvermögens übernahm, eine erhebliche Verbesserung der Verhältnisse eingetreten, was sich u. a. auch in dem Stande der öffentlichen Finanzen kundgibt. Island hat nicht nur keine Staatsschuld, sondern sogar eine Rücklagenkasse (Reservefonds), deren Bestand von 162000 Kronen (1 Krone = 1 Mark $12^1/_2$ Pf.) im Jahre 1876 auf 1601795 Kronen im Jahre 1901 angewachsen ist. Die Gesamteinnahme des Landes betrug nach dem Voranschlage für das Finanzjahr 1876/77 nur 579593 Kronen, 20 Jahre später, also 1896/97 aber 1210800 Kronen und für 1904/05 1668570 Kronen. Bemerkenswert ist, daß in jenen 20 Jahren von den Ausgaben die für das Verkehrswesen am meisten stiegen, nämlich von 71800 Kronen auf 331000 Kronen. Für das Finanzjahr 1904/05 betrugen die Aufwendungen bereits 791937 Kronen.

Die Landwirtschaft besteht fast ausschließlich aus Schaf-, Rindvieh- und Pferdezucht. Alles Brotkorn muß eingeführt werden. Jedes Gehöft hat außer ungepflegtem Weideland auch ein Stück eingezäuntes und gedüngtes Wiesenland, das das bessere Heu für die Winterfütterung der Kühe und einiger bevorzugter Reitpferde liefert. Das schlechtere Heu von den

ungepflegten Weiden erhalten die andern Pferde und die Schafe, soweit sie überhaupt gefüttert werden. Da der Schafdünger zum Heizen verwandt wird und die Pferde wenig in den Stall kommen, so bleibt auch zum Düngen der eingezäunten Wiesen im allgemeinen nur der Kuhdung übrig, woraus sich die von Gudmundsson erwähnte allmähliche Verschlechterung des Bodens erklärt. Außer den Privatwiesen gibt es Gemeinde- oder Gebirgsweiden, die gemeinsamer Besitz eines ganzen Bezirks sind, und wohin im Sommer die nicht auf dem Gehöfte zurückbehaltenen Schafe und Pferde getrieben werden.

Die Schafzucht der Isländer — der Gesamtbestand an Schafen belief sich 1896 auf 841 966 Stück — zeigt manche interessante Eigentümlichkeiten. Nach dem Austreiben der Tiere auf die gemeinsame Sommerweide (die Mutterschafe werden der Milchgewinnung wegen zurückbehalten) sind die Schafe sich selbst überlassen. Sie verlieren sich weit in den Bergen und müssen im September wieder zusammengesucht werden. Dann treibt man alle, oft viele tausend, auf einen großen Platz, der mit zahlreichen Einzelhürden versehen ist, und sondert das Eigentum jedes Besitzers aus. Kenntlich sind die Schafe an besonderen Zeichen an den Ohren, mit denen schon die jungen Lämmer versehen werden. Jeder Besitzer hat sein eigenes Zeichen, das in gedruckten Verzeichnissen steht und sich vom Vater auf den Sohn vererbt. Dieses Absondern der Schafe gestaltet sich gewöhnlich zu einem wirklichen Volksfeste, da aus dem ganzen Bezirk alt und jung zusammenströmt, um die aus den Bergen zurückgekehrten Sommerfrischler zu begrüßen. Dabei ergeben sich allerlei Belustigungen, Spiele, Körperübungen usw. des jungen Volkes von selbst.

Im Winter müssen die Schafe, abgesehen von den Milchtieren, sich ihr Futter ebenfalls zum größten Teile selbst suchen und zu diesem Zwecke oft den Schnee wegscharren. Daneben erhalten sie im Stalle etwas Heu. In besonders strengen Wintern bleiben sie aber dauernd im Stalle, so daß dann zuweilen Futtermangel eintritt und zahlreiche Tiere eingehen.

Der Fischfang ist hauptsächlich Seefischerei. Früher wurde er fast ausschließlich an der Westküste betrieben; in neuerer Zeit aber auch an der Nord- und Ostküste. Von größter Bedeutung ist der Dorsch- oder Kabeljaufang; doch werden auch Schellfische, Flundern, Heringe, Heilbutten u. a. gefangen. Zur Ausfuhr gelangt der Kabeljau entweder eingesalzen als Klippfisch oder — wenn auch in weit geringerem Umfange — getrocknet als Hart- oder Stockfisch. Die Gesamtausfuhr an Klipp- und Stockfisch belief sich im Jahre 1900 auf $27^3/_4$ Millionen Pfund (1849 nur $5^1/_4$ Millionen); der Wert aller ausgeführten Erzeugnisse der Seefischerei betrug 6 947 000 Kronen.

Da ein großer Teil der isländischen Bevölkerung vom Fischfange lebt (im Jahre 1900 hatte Island 2028 Fischerboote und 140 Verdeckschiffe im Betriebe), so bedeuten die Verwüstungen, die von ausländischen, namentlich englischen Schleppnetzfischern in den Fischgründen der isländischen Gewässer seit einiger Zeit angerichtet werden, eine große Gefahr für den nationalen Wohlstand. Der teilweise Untergang der Bootfischerei scheint für die armen isländischen Fischer trotz aller gesetzlichen Bestimmungen schwer abwendbar zu sein, zumal keine oder nur ganz unzureichende Machtmittel den fremden Raubfischern gegenüber zur Verfügung stehen.

Die Jagd auf Walfische liegt fast ausschließlich in den Händen von Norwegern, die zu diesem Zwecke im West- und Ostlande mehrere große Niederlassungen errichtet haben. Daneben besteht eine dänisch-isländische Walfängergesellschaft. Es werden jährlich gegen 1200 Wale im Werte von 2 Millionen Kronen gefangen.

Industrie. Das selbständige Handwerk hat seit der Mitte des 19. Jahrhunderts beständig zugenommen; dagegen ist die Hausindustrie, die sich hauptsächlich mit der Verarbeitung der einheimischen Wolle zu Strickwolle, Handschuhen, Strümpfen, groben Wollstoffen usw. befaßt, sehr zurückgegangen. Eine Aktien-Tuchfabrik mit Dampfbetrieb ist im Jahre 1903 in Reykjavik mit staatlicher Hilfe entstanden.

In den zahlreichen Wasserfällen besitzt Island einen großen Reichtum an natürlicher Kraft, deren Ausnutzung zum Fabrikbetrieb angestrebt wird. Mit Wasserkraft betrieben wird bereits eine Tuchfabrik, die sich auf einem Gehöft in der Nähe von Reykjavik befindet. Eine andere wird von einer in Akureyri gegründeten Aktiengesellschaft errichtet. Da bereits englische Kapitalisten am Werke sind, sich geeignete Wasserfälle zu Anlagen von Fabriken zu sichern — im Südlande sind z. B. von Engländern mehrere Wasserfälle auf längere Zeit gepachtet worden; auch ist daselbst die Anlage einer Kalziumkarbidfabrik geplant —, so ist man jetzt in Island mehr auf den außerordentlichen Wert der Wasserkräfte, die zusammen auf 1000 Millionen P. S. veranschlagt worden sind, aufmerksam geworden. »Es ist zweifellos«, sagt Gudmundsson, der die Ausnutzung der Wasserfälle durch die Fremden zu bedauern scheint, »daß Island in seiner großartigen Wasserkraft, mit deren Hilfe eine nahezu unbegrenzte Menge Elektrizität erzeugt werden kann, die Vorbedingungen besitzt, um in Zukunft eine verhältnismäßig bedeutende Industrie zu entwickeln.« Zur Nutzbarmachung dieser gewaltigen Arbeitskraft wird fremdes Kapital heranzuziehen sein, da Island selbst zu arm ist. Das Herbeiströmen fremden Geldes, die lohnende Beschäftigung eines Teiles der Bevölkerung und die bessere Verwertung der Rohstoffe, von denen allerdings außer der Wolle nicht viel zu melden ist, würden sich in der Hebung des Nationalwohlstandes bald bemerkbar machen.

Handel. Der Auslandshandel Islands hat sich in den letzten 50 Jahren versechsfacht. Sein Aufschwung ist namentlich den regelmäßigen Dampferverbindungen zu verdanken, die zwischen Island und dem Auslande sowie zwischen den einzelnen Küstenorten der Insel eingerichtet worden sind. Im Jahre 1900 betrug die Einfuhr 9276000 Kronen, die Ausfuhr 9512000 Kronen. Eingeführt werden Getreide und andere Nahrungsmittel, Kaffee, Zucker Bier, Tabak, Salz, Kohlen, Baumaterialien, Leinen- und Wollstoffe und allerhand Gebrauchsgegenstände; ausgeführt werden Klipp- und Stockfisch, Heringe, Lachs, Tran, Walguano, Fischbein, Eiderdunen, Federn, Schneehühner, Fuchsfelle usw., ferner die Erzeugnisse der Landwirtschaft, wie Schafe, Pferde, ungesalzenes Fleisch, Wolle und grobe Wollwaren, Talg, Felle usw.; endlich von Mineralien Doppelspat.

Der isländische Handel ist fast durchweg Tauschhandel. Landwirt und Kaufmann tauschen wie vor alten Zeiten ihre Waren nach bestimmtem Wertverhältnis aus und rechnen über das etwa verbleibende Guthaben des einen oder des anderen Teiles bei der nächsten Lieferung ab. Diese veraltete Handelsmethode birgt natürlich erhebliche Mängel in sich, weshalb es das Bestreben der Regierung ist, den Tauschhandel und das damit verbundene Borgsystem durch Barzahlung zu ersetzen. Die am 25. September 1903 gegründete »Bank von Island«, die im Frühjahre 1904 ihre Tätigkeit eröffnet hat, wird voraussichtlich zur Besserung der Handelsformen beitragen.

Verkehrswesen. Auf der Insel Island sind Wagen wenig bekannt. Man bedient sich zum Reisen und Fortschaffen der Güter, ebenso wie in der Landwirtschaft zum Einbringen des Heues, der Pferde, von denen der isländische Bauer verhältnismäßig viele hält. Der Gesamtbestand an Pferden

belief sich 1896 auf 43 235 Stück. Das isländische Pferd ist klein, aber kräftig, ausdauernd und sicher auf den Füßen. Die gewöhnlichen Packpferde erfreuen sich keiner guten Pflege. Sie bleiben in der Regel im Freien und müssen sich ihr Futter meist selbst suchen; nur etwas Heuabfall wird ihnen im Winter zuteil.

Das Wegebauwesen ist durch Gesetz von 1894 geregelt und wird sehr gefördert. Für das Finanzjahr 1904/05 sind z. B. im Etat für Wege- und Brückenbauten 271 200 Kronen angesetzt. Man baut jedes Jahr einige neue Brücken und hat auch schon Fahrwege auf große Entfernung hin, namentlich im Südland, angelegt; es fehlen nur noch die Wagen dazu. Die meisten Wege Islands sind aber immer noch Reitpfade; dies gilt auch von den Postrouten, die an der Südküste entlang und im Westen, Norden und Osten mehr im Innern von Fjord zu Fjord führen.

Zwischen den Küstenorten spielt sich natürlich der Verkehr so viel wie möglich zu Wasser ab. Von den vier Dampfern der »Vereinigten Dampfschiffsgesellschaft« in Kopenhagen, die zwischen Reykjavik und Kopenhagen (über Leith in Schottland) zusammen jährlich mindestens 20 Fahrten nach feststehendem Fahrplan ausführen, wird die isländische Küste bei 12 jährlichen Fahrten auf der Hin- und Rückreise ganz oder teilweise umfahren. Auch die Dampfer der beiden anderen zwischen Reykjavik und Kopenhagen verkehrenden Dampferlinien (»Thore« und »Otto Wathnes Arvinger«) besuchen zahlreiche Küstenplätze. Schließlich umfahren besondere Küstendampfer der »Vereinigten Dampfschiffsgesellschaft« und der Geschäftsleute regelmäßig im Sommer die Insel in beiden Richtungen.

Das Postwesen wird von dem »Postmeister« in Reykjavik geleitet, dem 26 Postagenten (davon 3 in Reykjavik) unterstellt sind. Außerhalb der Landeshauptstadt vermitteln 23 Postagenturen und 165 Briefablagestellen den Verkehr mit dem Publikum. Die Postagenten sind meist Bezirkshauptleute, Pfarrer oder Kaufleute, die den Postdienst, wie die Postagenten im Reichspostgebiet, nur nebenamtlich versehen. Die Briefablagestellen entsprechen etwa unseren Posthilfstellen.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts verkehrte das Postschiff zwischen Dänemark und Island nur einmal jährlich; jetzt besteht während des größten Teiles des Jahres vierzehntägige, im Sommerhalbjahre meist achttägige Postverbindung. Im Innern der Insel werden die Postsachen durch reitende Boten befördert, was im Winter oft mit Schwierigkeiten verknüpft ist. Die Postboten unternehmen jährlich von den größeren Orten aus 15 Postritte nach den kleineren Stationen. Fahrposten gab es bisher nicht; doch sind in neuster Zeit die Mittel für wöchentliche Postwagenfahrten zwischen Reykjavik und Oddi (im Südlande) bewilligt worden. Die Fahrten finden nur vom 5. Juni bis 1. Oktober statt und befördern auch Personen und Gepäck.

Die Zahl der durch die isländische Post beförderten Briefe betrug 1898 279 600 Stück, die der eingeschriebenen und Geldbriefe 18 090, die der Pakete 10 590 Stück. Postanweisungen können nur in Reykjavik aufgegeben werden.

Bei den schwierigen und kostspieligen Beförderungsverhältnissen fordert das isländische Verkehrswesen erhebliche Zuschüsse. Für 1904/05 sind für die Postverwaltung 141 900 Kronen, für Dampfschiffverbindungen und Leuchtfeuer 218 837 Kronen ausgeworfen; außerdem zahlt Dänemark einen jährlichen Beitrag von 130 000 Kronen für die Beförderung der Postsachen zwischen Dänemark, den Faröer und Island.

Fernsprechleitungen gibt es nur in den vier Städten, wo sie einige in der Nähe gelegene Punkte mit dem Hauptorte verbinden; in Reykjavik

besteht auch eine Verbindung im Orte selbst zwischen dem Amtmann und dem Bischof.

Die Telegraphie ist in Island noch unbekannt. Es ist jedoch schon seit Jahren ein Kabel über die Faröer-Inseln nach den Shetland-Inseln geplant, wo es Anschluß an die bis dahin reichende Kabelverbindung mit Schottland finden würde (vgl. Archiv von 1897, S. 667). Als Beihilfe zur Legung des Kabels, die von der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft in Kopenhagen ausgeführt werden soll, sind von der dänischen Volksvertretung 1 080 000 Kronen, von der isländischen 775 000 Kronen, zahlbar in je 20 Jahresraten, bewilligt worden. Neueren Nachrichten zufolge ist der genannten Gesellschaft die Konzession bereits erteilt. Das Kabel wird von Seydisfjördur an der Ostküste über Thorshavn (Faröer) nach Lerwick (Shetland-Inseln) gelegt. Zwischen Seydisfjördur und Reykjavik wird an der Südküste Islands entlang eine Landtelegraphenlinie gebaut, für welche die Stangen aus Schweden und Norwegen eingeführt werden. Den Betrieb auf der ganzen Strecke übernimmt auf 20 Jahre die Gesellschaft. Mit diesem Unternehmen ist aber schon Marconi in Wettbewerb getreten, indem er in Reykjavik eine Versuchsstation für drahtlose Telegraphie errichtet hat und auch wirklich Telegramme auf etwa 1800 km Entfernung von seiner Riesenstation Poldhu (Cornwall) empfangen haben soll. Die Kabellegung dürfte jedoch dadurch nicht verhindert werden.

Im ganzen befindet sich Island in erfreulichem Aufschwunge, so daß die interessante Insel mit der Zeit immer mehr aus ihrer Abgeschlossenheit hervortreten und immer größere Beachtung finden dürfte.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Reformen im französischen Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen. Schon seit geraumer Zeit ist in Frankreich über gewisse Schäden und Unvollkommenheiten im Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienste geklagt worden. Diese Klagen beziehen sich namentlich auf Verzögerungen in der Beförderung von Briefen und Telegrammen, auf den Fernsprechdienst und auf die Unzulänglichkeit der Diensträume. Um den Übelständen gründlich abzuhelfen, beabsichtigt die französische Postverwaltung, dem Parlament einen Reformplan vorzulegen, zu dessen Durchführung sie eines Kredits von rund 51 000 000 Franken benötigt. Aus diesem Reformplane, der in der Revue des Postes, Télégraphes & Téléphones veröffentlicht worden ist, sei folgendes hervorgehoben.

Postwesen. Zur Erleichterung und Verbesserung des Postverkehrs auf dem platten Lande wird die Einrichtung von einhundert kleineren Postanstalten (établissements de facteurs receveurs) vorgeschlagen. Auf die Hebung der Bestelleinrichtungen weist eine besonders starke Vermehrung des Bestellpersonals hin; durch Schaffung einer Anzahl neuer Landbriefträgerstellen hofft man außerdem zu erreichen, daß das tägliche Höchstleistungsmaß von 28 km von den Landbriefträgern in bergigen Gegenden künftig nicht mehr überschritten zu werden braucht. Das Fahrrad soll im Bestelldienste mehr als bisher Verwendung finden, auch soll die Beförderung der Ortsbriefträger in ihre Reviere mit Hilfe der Straßenbahnen in den Städten überall da erfolgen, wo dadurch eine Beschleunigung und Er-

leichterung des Bestelldienstes zu erreichen ist. Während bisher die Ausstattungsgegenstände in den Postämtern fast allgemein Eigentum des Amtsvorstehers waren und von ihm gegen Gewährung einer Pauschsumme unterhalten und ergänzt werden mußten, will künftig die Postverwaltung die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten des Mobiliars selbst tragen. Auf dem Gebiete des Postkurswesens sind folgende Neuerungen zu erwähnen: Einrichtung einer neuen Bahnpost Paris–Lisieux, Einführung des Nachtdienstes bei den Briefabfertigungsstellen der Pariser Bahnhöfe, Neubau von 75 Bahnpostwagen zu 18 m Länge und von 66 zu 14 m Länge sowie Umbau der veralteten Wagen, Verbesserungen in der Beleuchtung der Bahnpostwagen, Bau von vier neuen Briefträger-Omnibussen in Paris zur Beförderung der Besteller in ihre Reviere usw.

Telegraphenwesen. Die wichtigsten und am meisten belasteten Telegraphenleitungen nach Paris sollen vermehrt werden. Mehrere verkehrsreiche Plätze in der Provinz werden direkte Verbindung untereinander erhalten, auch wird an den Bau neuer Linien für den internationalen Verkehr gedacht. Ferner soll Vorsorge getroffen werden, daß den Wünschen der Presse auf zeitweilige Überlassung einzelner Leitungen mehr als bisher nachgekommen werden kann. Zur besseren Ausnutzung der Verbindungen soll von Baudot-Apparaten in weiterem Umfange Gebrauch gemacht werden. In Paris soll der Rohrpostbetrieb eine größere Ausdehnung erfahren.

An neuen Unterseekabeln sieht die Vorlage Verbindungen zwischen Saigon und Pontianak (Borneo) und zwischen Tamatave und La Réunion vor. Zur Unterhaltung der vorhandenen Kabelverbindungen werden zwei Kabeldampfer gefordert.

Fernsprechwesen. Für Paris wird die Einrichtung eines neuen Vermittelungsamts in Vorschlag gebracht und für den hauptstädtischen Betrieb die Annahme des Zentralbatterie-Systems empfohlen. Die Ausführung dieser beiden Vorschläge allein erfordert 9 Millionen Franken, die auf zwei Jahre verteilt werden sollen. Weitere 9 Millionen werden für den Fernverkehr des Pariser Haupt-Fernsprechamts in der Rue Gutenberg und für die Herstellung neuer Fernleitungen zwischen Paris und wichtigen Plätzen in der Provinz gefordert. Die Umwandlung des Oberleitungsbetriebs in den Unterleitungsbetrieb wird für verschiedene Stadtfernsprechnetze gewünscht.

Postbauwesen. Auf diesem Gebiete werden für Herstellung neuer Posthäuser und für notwendig gewordene Um- und Erweiterungsbauten beträchtliche Mittel erbeten.

Personal- und Besoldungswesen. Das Betriebspersonal soll erheblich verstärkt und das Gehalt einzelner Beamtenklassen erhöht werden. So soll beispielsweise das Endgehalt der Obersekretäre (commis principaux) eine Erhöhung von 4000 auf 4500 Franken erfahren, ebenso dasjenige der Briefträger und angestellten Telegraphen- und Fernsprechboten von 1600 auf 1700 Franken. Ferner ist die Gewährung einer jährlichen Zulage von 50 Franken für bestimmte Klassen von Unterbeamten in Aussicht genommen, solange diese Unterbeamten noch das Mindestgehalt beziehen. Auch soll auf eine Besserung der Beförderungsbedingungen der Orts- und Landbriefträger hingearbeitet werden. Endlich wird beabsichtigt, die bei den Kabelstationen in den Kolonien beschäftigten Beamten im Falle der Erkrankung künftighin unter Übernahme der Kosten in die Hospitäler aufnehmen zu lassen.

In der Kammer wird der Reformplan voraussichtlich Ende Februar zur Verhandlung kommen.

Telegraphie auf weite Entfernungen. Am 24. September 1905, einem Sonntage, wurde auf Veranlassung des General Post Office in Melbourne der Versuch gemacht, zwischen zwei durch eine 10700 km lange Leitung verbundenen Telegraphenanstalten eine unmittelbare telegraphische Verständigung herbeizuführen. Die durch Zusammenschaltung einzelner Leitungen gebildete große Leitung ging von Kap York an der Nordostspitze Australiens aus und verlief an der östlichen, südlichen und westlichen Küste des Kontinents entlang bis zu dem im Nordwesten gelegenen Orte Broome. Sie enthielt 13 Übertragungsanstalten, war also in 14 Abschnitte von durchschnittlich 764 km Länge geteilt, und berührte fast alle größeren Städte Australiens, insbesondere Townsville, Brisbane, Sidney, Melbourne, Adelaide und Perth. Die Versuche begannen um 11 vorm. (Melbourner Zeit). Zwischen den Ämtern an der Ost- und Südküste war bald Verständigung erzielt, dagegen fehlte diese zunächst über Adelaide hinaus in der Richtung nach Perth, weil bei der Übertragungsanstalt Eucla eine Störung aufgetreten war. Nachdem diese beseitigt war, gelang es, von Townsville nach Perth direkt durchzutelegraphieren, und nach Anschaltung der beiderseitigen Endstrecken wurde auch zwischen Kap York und Broome gute telegraphische Verständigung erzielt. Der unmittelbare Verkehr wurde 15 Minuten lang mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 Wörtern in der Minute aufrecht erhalten. Die Zeichen kamen dabei tadellos an.

Um das Gelingen dieses interessanten Versuchs zu ermöglichen, war es natürlich notwendig, daß die Apparate der Übertragungsämter aufs sorgfältigste eingestellt und dauernd überwacht wurden. Bemerkt sei noch, daß die zusammengeschalteten Leitungen teils aus Eisen-, teils aus Kupferdraht bestanden und mehrfach Kabelstrecken enthielten.

Deutsche Kapitalanlagen im Auslande, besonders in Übersee. Die Bezahlung des steigenden Überschusses der deutschen Einfuhr über die Ausfuhr erfolgt teils durch die Gewinne aus dem Außenhandel und der Reederei, teils, und zwar in immer wachsendem Maße durch die Erträge der deutschen Kapitalanlagen im Ausland in ihren verschiedenen Formen, als da sind: einmal auswärtige, Deutschen gehörende und von diesen persönlich oder durch Vertreter betriebene landwirtschaftliche und gewerbliche Unternehmungen; zweitens Besitz ausländischer Effekten, Papiere von fremden Staaten und anderen öffentlichen Körperschaften oder Besitz von Aktien und Obligationen landwirtschaftlicher und gewerblicher Unternehmungen, deren Leitung, Verwaltung usw. nicht in deutschen Händen liegt. Die Unternehmungen der ersten Art haben sich nach den Angaben einer dem Reichstage vorgelegten, im Reichs-Marineamte bearbeiteten Denkschrift »Die Entwickelung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt«, der wir diese Mitteilungen entnehmen, seit 1898 in ihrem Werte nach den Mindestschätzungen von 7 auf 8 Milliarden, nach den Höchstschätzungen von 7,7 auf 9,2 Milliarden gehoben. In diese Summen sind die ständigen deutschen Warenkredite, welche sich sicher auf $1^1/_2$ bis $2^3/_4$ Milliarden belaufen, ebenso wie die vielfach für die Einfuhr vorschußweise gewährten Kredite, nur unvollständig einbezogen.

Eine besondere Bedeutung haben die ausländischen Unternehmungen des deutschen Versicherungsgeschäfts, indem sie diesem gestatten, seine Risiken räumlich weiter zu verteilen. Von den hieraus fließenden Erträgen stammt ein Teil aus der Transportversicherung des deutschen

Außenhandels und ist üblicherweise dem Ertrag aus diesem zuzurechnen. Ein anderer Teil aber fließt aus einem selbständigen deutschen Versicherungsgeschäft in fremden Ländern und gehört zu den Erträgen aus Kapitalanlagen im Auslande. Für eine Schätzung seines Umfanges bietet die Tatsache einen Anhalt, daß allein bei den von der Reichsstatistik erfaßten Zweigen des Versicherungsgeschäfts unter einer gesamten Prämieneinnahme von 680 Millionen rund 90 Millionen oder 13 v. H. aus dem Auslande stammen; dabei sind es zum Teil gerade von der Statistik nicht erfaßte Zweige, wie das ganze Gebiet der Transportversicherung, Rückversicherung und zahlreicher Risikoversicherungen, die die Stärke des deutschen Auslandsgeschäfts ausmachen.

Für die Entfaltung des deutschen überseeischen Bankwesens ist das letzte Jahrfünft von Bedeutung geworden. Den Auslands-, Übersee- und Kolonialbanken fällt die Aufgabe zu, dem Beschäftigung und Anlage suchenden heimischen Kapital neue Arbeitsmöglichkeiten zu erschließen, die in Übersee arbeitenden Händler und Gewerbetreibenden von fremder Kreditgewährung möglichst unabhängig zu machen, ferner die Wertumsätze des überseeischen Handels vor allem in Wechseln zu bewältigen und damit der nationalen Zahlungsbilanz die entsprechenden Spesen von Provisionen, Courtagen und Stempelgebühren zu erhalten und weiter das Zustandekommen von Finanzgeschäften anzubahnen. Solche Banken sind seit langem die Stärke anderer Länder, insbesondere Englands, der Niederlande und Frankreichs gewesen, während Deutschland bis an die Schwelle der jüngsten Vergangenheit hierin zurückstand. Im letzten Jahrfünft ist jedoch Deutschlands überseeisches Bankwesen, das seit den achtziger Jahren Ansätze eines Aufschwunges zu den modernen Formen der Arbeitsteilung im Handels- und Kreditverkehre zeigte, in eine Zeit systematischer Ausdehnung eingetreten. Dies gilt sowohl hinsichtlich des Gedeihens als der wachsenden Zahl der Banken und der Ausdehnung des Netzes ihrer Zweiganstalten. Ende der neunziger Jahre bestanden erst 4 deutsche Auslandsbanken, 1903 waren es 6 mit 32 Niederlassungen und Anfang 1906 können 13 solche Banken mit einem Kapital von reichlich 100 Millionen über etwa 70 Niederlassungen verfügen. Vom wachsenden Umfange des Geschäfts dieser Banken legt die Tatsache Zeugnis ab, daß die 4 ältesten deutschen Überseebanken, die 1894 zusammen 387 542 Mark Dividende ausschütteten, 1904 infolge Erhöhung ihres Kapitals 2 566 500 Mark verteilen konnten.

Der deutsche Besitz an ausländischen Effekten ist bereits 1892 von Schmoller auf 10 Milliarden und bald darauf vom Reichsbankpräsidenten Dr. Koch auf 12 Milliarden geschätzt worden. Er läßt sich auch heute noch nicht genau erfassen, dürfte aber nach einer Zusammenstellung der zuverlässigsten Schätzungen aus verschiedenen Quellen, deren Ergebnisse nahezu übereinstimmen, jetzt allermindestens 16 Milliarden betragen. Von diesem Besitz entfallen auf die Effekten überseeischer und orientalischer Länder mindestens $3^1/_2$ bis 4 Milliarden.

LITERATUR.

Die drahtlose Telegraphie und ihr Einfluß auf den Wirtschaftsverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Systems »Telefunken«. Von Dr. Eugen Nesper, Diplom-Ingenieur. 157 Seiten mit 29 in den Text gedruckten Figuren. Berlin, Verlag von Julius Springer 1905. Preis geheftet 3 Mark.

Der Verfasser will in seiner Broschüre ein Bild der technischen und wirtschaftlichen Entwickelung sowie der Anwendung der drahtlosen Telegraphie geben. In einem »Technik« überschriebenen, nur 8 Seiten umfassenden Kapitel werden die allgemeinen physikalischen Grundlagen der drahtlosen Telegraphie unter Benutzung der bekannten mechanischen Analogien erläutert. Hierauf folgen in einem ebenfalls recht kurzen Abschnitt einige Angaben über die geschichtliche Entwickelung der drahtlosen Telegraphie. Den Phantasien Crookes, die hier Erwähnung finden, kann irgend ein Einfluß auf die Entwickelung der drahtlosen Telegraphie nicht zugestanden werden.

Den Hauptteil der Broschüre bildet das Kapitel über Absatzverhältnisse, Wirtschaftsverkehr und die technischen Einzelheiten der verschiedenen Systeme. Es umfaßt 57 Seiten und enthält u. a. die Bilanzen der Marconi International Marine Communication Company, Ltd in London und der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. System Telefunken. Aus diesen ist zu ersehen, daß die Marconi-Gesellschaft bisher mit einem Aktienkapitale von 6 Millionen Mark gearbeitet hat, das jetzt auf 10 Millionen Mark erhöht werden soll, während die Gesellschaft Telefunken jetzt über ein Grundkapital von 1 Million Mark verfügt. Ein einigermaßen klares Bild über den Geschäftsgang der Gesellschaft gewährt die Marconi-Bilanz keineswegs. Die Einzelangaben aus der Telefunken-Bilanz bieten allerdings auch keinen Überblick über die Geschäftstätigkeit der deutschen Gesellschaft; aus der Angabe, daß deren Versuchskonto für das Geschäftsjahr 1904/05 schon in den ersten 10 Monaten auf etwa 122000 Mark stieg, geht aber hervor, daß der im Auslande gegen sie erhobene Vorwurf, sie spare an Versuchskosten, um billig liefern zu können, nicht begründet zu sein scheint. Die technischen Einzelheiten über das Telefunken-, das Fessenden- und das De Forest-System bieten nichts Neues. Von Interesse ist die Beschreibung der Telefunken-Station Scheveningen. In einem »Assekuranz« überschriebenen kurzen Abschnitte wird gefordert, daß die Assekuranz-Gesellschaften die drahtlose Telegraphie an Bord eines Schiffes bei Verrechnung der Police gebührend berücksichtigen. Diese Forderung erscheint zur Zeit noch verfrüht, da erst ein kleiner Teil der Seefahrzeuge über Einrichtungen für drahtlose Telegraphie verfügt und auch das Netz der Küstenstationen noch recht dünn ist.

Das Kapitel »Gesetzgebung« enthält eine Wiedergabe der von der Reichs-Telegraphenverwaltung erlassenen »Vorschrift für den Gebrauch der Funkentelegraphie im öffentlichen Verkehre vom 1. April 1905«, einige Mitteilungen über die gesetzliche Regelung der Funkentelegraphie in Frankreich, England und den englischen Kolonien, ferner einige Angaben aus der Scholzschen Broschüre »Drahtlose Telegraphie und Neutralität«.

Es folgt dann noch ein Abschnitt über die Verwendung der drahtlosen Telegraphie im Heeresdienste mit einer Beschreibung der neusten fahrbaren

Militär-Telefunkenstationen und ein Verzeichnis der Funkentelegraphenstationen der einzelnen Systeme, das naturgemäß bereits wieder überholt ist und mehr praktischen Wert haben würde, wenn bei den einzelnen Stationen angegeben würde, ob sie dem allgemeinen Verkehr — oder welchen anderen Zwecken — dienen. Das Buch enthält in dem 59 Seiten umfassenden Literatur- und Patentverzeichnis eine nützliche Beigabe und wird auch deshalb als Nachschlagewerk manchem willkommen sein.

Sveriges Frankotecken 1855—1905. En minnesskrift vid de svenska frimärkenas 50-års jubileum, utgifven af Sveriges Filatelist-Förening. Stockholm 1905, Hasse W. Tullbergs Boktryckeri. (Die schwedischen Frankozeichen 1855 bis 1905. Eine Denkschrift aus Anlaß des 50jährigen Jubiläums der schwedischen Freimarken. Herausgegeben von der schwedischen Philatelisten-Vereinigung.)

Das Buch besteht aus einem postalischen und einem philatelistischen Teile; der erste ist von dem Notar bei der Königlichen Generalpostverwaltung Ernst Öberg, der zweite von dem Stationsschreiber bei der Staatseisenbahn N. V. B. Holmberg verfaßt worden.

Die beiden Hauptabschnitte des postalischen Teiles behandeln die Einführung der Briefmarken in Schweden und die Weiterentwickelung des Markensystems bis in die letzte Zeit. Da in Schweden die Einführung der Briefmarken in engem Zusammenhange gestanden hat mit der Einführung des Einheitsportos für Briefsendungen, so hat der Verfasser auch die letztgenannte Reform, die eine der Hauptursachen der großartigen Entwickelung des schwedischen Postwesens in den letzten 50 Jahren gewesen ist, in den Kreis seiner Besprechungen gezogen und der für Schweden vorbildlich gewesenen Einführung des Penny-Portos und der Briefmarken in England sowie der Geschichte der Entstehung und Entwickelung des schwedischen Postwesens je ein besonderes Kapitel gewidmet.

Bereits im Jahre 1823 ist dem schwedischen Reichstage von dem Leutnant Curry Gabriel Treffenberg ein Vorschlag*) vorgelegt worden, der die Verwendung von gestempeltem Papier als Bezahlungsmittel für Postabgaben zum Gegenstande hatte. »Die Portoerhebung und -verrechnung«, so schreibt Treffenberg in seiner wohldurchdachten Eingabe, »muß meiner Meinung nach den Postanstalten abgenommen werden; ich schlage dagegen die Einführung einer Art Stempelpapier zu verschiedenen Wertbeträgen vor, welches ebenso wie die Charta Sigillata-Stempel (Zeitungsstempel) gegen bar zu kaufen und zu Umschlägen für die Briefe zu benutzen ist. Die mit derartigen Umschlägen versehenen Briefe sind sodann von den Postanstalten ohne weitere Umstände entgegenzunehmen und abzusenden. Mit dem Verkaufe der Umschläge sind in den Städten die Charta Sigillata-Bevollmächtigten oder andere vom Charta Sigillata-Hauptkontor in Stockholm ausersehene Personen, auf dem Lande die Kronvögte oder geeignete Privatpersonen zu betrauen. Die Umschläge (Porto-Karten) müssen in der Größe eines gewöhnlichen Schreibpapierbogens aus starkem, aber nicht grobem Papiere von heller Färbung hergestellt sein, das zum Schutze gegen Nachahmungen mit einem leicht erkennbaren ringförmigen Muster versehen ist.

*) Ein kurzer Hinweis auf den Vorschlag findet sich auf S. 348 des Werkes »Das neue Buch von der Weltpost« von v. Schwaiger-Lerchenfeld.

Mitten auf dem Papiere sollen sich zwei Stempel nebeneinander befinden, von denen der eine scharf in das Papier gepreßt und der andere mit Schwärze aufgedruckt ist; beide sollen, neben einem passenden, schwer nachzuahmenden Emblem den Wertbetrag enthalten. Die Wertsorten müssen nach dem Bedürfnis eingerichtet werden usw.« Mit dem Vorschlage dieser Neuerung war Treffenberg seinen Zeitgenossen weit vorausgeeilt; wäre sie eingeführt worden, so würde Schweden als das Ursprungsland der Postwertzeichen zu gelten haben. Aber die zur Prüfung der Vorschläge eingesetzte Kommission sprach sich dagegen aus, und infolgedessen lehnte der Reichstag die Durchführung ab. Treffenberg, der 1875 in Stockholm hochbetagt gestorben ist, hat 32 Jahre nach Einbringung seiner Vorschläge erlebt, daß die Briefmarke in seinem Vaterland eingeführt wurde.

Die letzten beiden Kapitel des postalischen Teiles enthalten eine eingehende Darstellung des bei der schwedischen Postverwaltung bestehenden Verfahrens hinsichtlich der Beschaffung, des Verkaufs, der Verwendung und der Entwertung der Postwertzeichen.

In dem philatelistischen Teile finden sich alle Angaben über die schwedischen Frankozeichen zusammengetragen, die für den Sammler von Interesse sind. Der Verfasser teilt die Postwertzeichen in zwei Hauptgruppen: Marken und Ganzsachen; zu den ersten rechnet er die gewöhnlichen Freimarken und die Dienstmarken, zu den letzten die gestempelten Briefumschläge, die Postkarten und die Kartenbriefe. Jede Gattung wird einer besonderen Besprechung unterzogen, wobei die Einteilung in die verschiedenen Serien, Emissionen, Unterabteilungen, Typen, ferner die Farbenverschiedenheiten, Fehldrucke, Typenfehler u. a. m. eingehende Berücksichtigung finden. Sehr wertvoll für Sammlerzwecke ist das chronologische Verzeichnis der von der schwedischen Postverwaltung in den Jahren 1855 bis 1905 ausgegebenen Frankozeichen, das auf 67 Tafeln die Abbildungen aller Wertzeichen der verschiedenen Ausgaben — die Ganzsachen in halber Größe — enthält. Neben jeder Abbildung ist die Zeit, während der die Marke usw. gültig gewesen ist, und die Höhe der davon hergestellten Auflage vermerkt. Die von der Postverwaltung hergestellten Neudrucke von außer Kurs gesetzten Marken und die vor der Ausgabe neuer Marken usw. gefertigten Probedrucke werden in zwei besonderen Kapiteln besprochen, die für Philatelisten großes Interesse bieten. Mit einer Nachschrift über die Philatelie im allgemeinen und ihre Entwickelung in Schweden schließt das anregend geschriebene, vornehm ausgestattete Buch.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 4. **BERLIN, FEBRUAR.** **1906.**

Die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie im Jahre 1905.

Zur Prüfung der Befähigung für den höheren Postdienst sind 79 Beamte (1904: 93, 1903: 140, 1902: 195) zugelassen worden; davon entfallen auf die Ober-Postdirektionsbezirke Düsseldorf 8, Königsberg (Pr.) 5, Frankfurt (Main) und Kiel je 4, Cöln, Erfurt, Frankfurt (Oder), Hamburg, Metz und Minden (Westf.) je 3, Aachen, Berlin, Braunschweig, Breslau, Danzig, Dortmund, Dresden, Gumbinnen, Karlsruhe (Baden), Konstanz, Leipzig, Magdeburg, Münster (Westf.), Straßburg (Els.) und Trier je 2, Bremen, Cassel, Chemnitz, Coblenz, Cöslin, Darmstadt, Oldenburg (Grhzgt.). Oppeln, Posen und Schwerin (Mecklb.) je 1. Von den Zugelassenen haben 63 die Post- und Telegraphenschule besucht. Zur Fortsetzung oder Wiederholung der Prüfung haben sich 120 Beamte gemeldet (1904: 161, 1903: 186, 1902: 206). Die Gesamtzahl der Zulassungen und Wiederzulassungen beträgt also 199 (1904: 254, 1903: 326, 1902; 401).

Im Laufe des Jahres sind 32 mündliche Prüfungen abgehalten worden (1904: 34, 1903: 44, 1902: 50). Von den dazu vorgeladenen 184 Beamten haben 141, davon 46 in erster und 6 in zweiter Wiederholung, die mündliche Prüfung bestanden, 43, davon 14 in erster Wiederholung, nicht genügt. In der mündlichen Prüfung ist zwei Beamten das Prädikat »gut« erteilt worden; im übrigen ist die Prüfung »genügend« ausgefallen. Von 100 Beamten haben in der mündlichen Prüfung nicht bestanden 23,4 (1904: 34,1, 1903: 20,8, 1902: 20,0). Bei den zur Post- und Telegraphenschule einberufen gewesenen Beamten betragen die entsprechenden Zahlen 20,0 v. H. (1904: 27,5, 1903: 15,6, 1902: 14,1 v. H.) bei den übrigen Beamten 24,8 v. H. (1904: 36,8, 1903: 23,1, 1902: 22,1 v. H.).

Das durchschnittliche Lebensalter der Beamten beim Bestehen der mündlichen Prüfung hat 30 Jahre 4 Monate betragen (1904: 29 Jahre 11 Monate, 1903: 30 Jahre 1 Monat, 1902: 29 Jahre 11 Monate); im einzelnen befanden sich in einem Lebensalter von

25 bis 26 Jahren	....	1 Beamter	=	0,7 v. H.
26 - 27 -	....	2 Beamte	=	1,4 -
27 - 28 -	....	18 -	=	12,8 -
28 - 29 -	....	29 -	=	20,6 -
29 - 30 -	....	24 -	=	17,0 -
30 - 31 -	....	20 -	=	14,2 -
31 - 32 -	....	15 -	=	10,6 -
32 - 33 -	....	12 -	=	8,5 -
33 - 34 -	....	8 -	=	5,7 -
34 - 35 -	....	4 -	=	2,8 -
35 - 36 -	....	5 -	=	3,6 -
36 - 37 -	....	3 -	=	2,1 -
	im ganzen...	141 Beamte	=	100,0 v. H.

Von den vorzugsweise für Telegraphie ausgebildeten Beamten sind 41 (1904: 82, 1903: 104, 1902: 87) zur höheren Prüfung zugelassen worden. Davon entfallen auf die Ober-Postdirektionsbezirke Leipzig und Oldenburg je 5, Hamburg 4, Chemnitz, Cöln und Frankfurt (Main) je 3, Dortmund, Erfurt und Potsdam je 2 und Berlin, Bremen, Düsseldorf, Hannover, Kiel, Königsberg, Liegnitz, Metz, Minden, Schwerin und Trier je 1, ferner auf Kamerun 1 Beamter. Von den Zugelassenen haben 31 die Post- und Telegraphenschule besucht. Zur Fortsetzung oder Wiederholung der Prüfung haben sich 64 Beamte (1904: 62, 1903: 32, 1902: 42) gemeldet. Die Gesamtzahl der Zulassungen und Wiederzulassungen beträgt also 105 (1904: 144, 1903: 136, 1902: 129).

Im Laufe des Jahres sind 20 mündliche Prüfungen abgehalten worden (1904: 18, 1903: 14, 1902: 17). Von den dazu geladenen 117 Beamten haben 81, darunter 23 in erster und 3 in zweiter Wiederholung, die mündliche Prüfung bestanden, 36, darunter 6 in erster Wiederholung, nicht genügt. In der mündlichen Prüfung ist 2 Beamten das Prädikat »gut« erteilt worden; über das Gesamtergebnis der Prüfung hat 1 Beamter das Prädikat »gut« erhalten. Im übrigen ist die Prüfung »genügend« ausgefallen.

Von 100 Beamten haben in der mündlichen Prüfung nicht bestanden 30,8 (1904: 28, 1903: 27,7, 1902: 22,8). Bei den zur Post- und Telegraphenschule einberufen gewesenen Beamten betragen die entsprechenden Zahlen 26,8 v. H. (1904: 20,9, 1903: 17,7, 1902: 10 v. H.), bei den übrigen Beamten 34,4 v. H. (1904: 32,8 1903: 34,7, 1902: 31,2 v. H.).

Das durchschnittliche Lebensalter der Beamten beim Bestehen der mündlichen Prüfung hat 29 Jahre betragen (1904: 28 Jahre 10 Monate, 1903: 29 Jahre, 1902: 29 Jahre 7 Monate); im einzelnen befanden sich in einem Lebensalter von

25 bis 26 Jahren	....	1 Beamter	=	1,2 v. H.
26 - 27 -	....	10 Beamte	=	12,4 -
27 - 28 -	....	16 -	=	19,8 -
28 - 29 -	....	19 -	=	23,5 -

29 bis 30 Jahren	14 Beamte	=	17,3 v. H.
30 - 31 -	9 -	=	11,1 -
31 - 32 -	6 -	=	7,4 -
32 - 33 -	3 -	=	3,7 -
33 - 34 -	1 Beamter	=	1,2 -
34 - 35 -	1 -	=	1,2 -
35 - 36 -	1 -	=	1,2 -
im ganzen ...	81 Beamte	=	100,0 v. H.

Knallartige Geräusche in den Fernsprech-Verbindungsleitungen.

Von Ober-Postinspektor W. Meyer in Berlin.

Im vorigen Winter und Frühjahr haben sich in einer Anzahl von Fernsprech-Verbindungsleitungen des Reichs-Telegraphengebiets eigenartige elektrische Vorgänge bemerkbar gemacht, wie sie früher anscheinend nicht wahrgenommen worden sind. Sie äußerten sich bei eingeschaltetem Fernhörer in starken knallartigen Geräuschen, die noch in einer Entfernung von mehreren Metern vernehmbar waren, ferner in heftigem Anziehen und Abstoßen der Anker der Klappen-Elektromagnete, mitunter auch in lebhaften Funkenübergängen an den Blitzableitern der Umschalteräume. Die neue Erscheinung war nach den Bekundungen der Beamten durchaus verschieden von den bekannten, durch Starkströme, atmosphärische Entladungen, Induktionswirkungen aus Telegraphen- und Fernsprechleitungen verursachten Geräuschen. Die Lautwirkung bestand aus Reihen in beinahe regelmäßigen Abständen sehr schnell aufeinander folgender Schläge, deren 60 bis 110 in der Minute gezählt wurden. Besonders hervorgehoben wird die scharfe Abgrenzung der einzelnen Schläge, zwischen denen sich keinerlei knisternde oder sonstige Geräusche bemerkbar machten, und das Fehlen jeglicher Gruppierung innerhalb einer Reihe. Vor und nach dem Auftreten der Störungen waren die Leitungen völlig betriebsfähig, insbesondere sind die Sicherungen stets unbeeinflußt geblieben. Betroffen wurden teils einzelne Leitungen, teils gleichzeitig mehrere Leitungen, die mitunter in völlig getrennten Linienzügen liefen.

Alles deutete darauf hin, daß es sich um Ströme von hoher Spannung und geringer Stärke handelte; bezüglich der Ursache fehlte es jedoch zunächst an ausreichenden Anhaltspunkten.

Zur Aufklärung fanden eingehende Untersuchungen statt, bei denen die verschiedenen Möglichkeiten in Rücksicht gezogen wurden. Am nächsten lag die Annahme latenter Spannungen in den Leitungen, hervorgerufen durch meteorologische Einflüsse; die Auslösung konnte auf dem gewöhnlichen Wege über die Kohlenblitzableiter oder, wenn deren kritische Spannungshöhe durch die latenten Ladungen nicht erreicht wurde, etwa in der Weise erfolgt sein, daß funkentelegraphische Wellen beim Auftreffen auf die Leitungen oder auf die Blitzableiter eine plötzliche, wiederkehrende Entladung hervorriefen.

Eine andere Vermutung ging dahin, daß die Mikrophone durch funkentelegraphische Wellen gefrittet und wieder entfrittet worden seien, wobei ein Schwingen des Mikrophon-Stromkreises und eine entsprechende Übertragung in den sekundären, d. h. den Leitungsstromkreis entstanden wäre.

Schließlich kam, trotz der erwähnten Bekundungen der Beamten, in Betracht, ob nicht doch Induktionswirkungen aus Telegraphenleitungen oder gar unmittelbare Stromübergänge aus solchen vorlagen.

Die letzten beiden Möglichkeiten ließen sich leicht durch den Versuch prüfen. Es wurden nacheinander Morse-, Hughes-, Baudot-, Murray-Apparate und der Siemenssche Schnellschreiber unter Anwendung verschiedener Batteriespannungen und Widerstände mit Fernhörern zusammengeschaltet. Bei keiner Kombination der Einzelteile der Schaltungen ist es indes gelungen, Geräusche hervorzurufen, die den in Rede stehenden Geräuschen entsprachen.

Die Frage, welchen Einfluß die kräftige Änderung eines Mikrophonkontaktes hat, ob sie insbesondere Knallgeräusche in der sekundären Leitung zu erzeugen vermag, ist durch Anwendung einer Schaltung geprüft worden, bei der das Mikrophon durch einen Unterbrechungsumschalter ersetzt war. Die Schließung und Öffnung des Umschalters stellte die größte Widerstandsänderung dar, die bei einem Mikrophon vorkommen kann. Bei schneller Umlegung des Umschalters entstanden nun zwar im Fernhörer Knallgeräusche von verschiedener Stärke und Klangfarbe je nach der Größe der Batteriespannung im primären Stromkreis und des Leitungswiderstandes im sekundären Stromkreise. Es blieb aber die Erklärung offen, wie solche Änderungen der Mikrophonkontakte im praktischen Betrieb eintreten können. Versuche, sie im Wege einer Beeinflussung des Mikrophons durch funkentelegraphische Wellen hervorzurufen, hatten keinen Erfolg.

Was die Frage latenter Spannungen betrifft, so bot ihre Prüfung besondere Schwierigkeiten, weil seit dem 3. Mai v. Js. keine Knallgeräusche mehr aufgetreten sind, die Untersuchungen aber erst später begannen.

Nimmt man an, daß infolge elektrischer Vorgänge in der Atmosphäre, etwa bei Gewitterneigung, die Leitungen in einen Spannungszustand geraten, der sich unter gewissen Umständen in Knallgeräuschen äußert, so könnte es sich um Ladungen unter der kritischen Spannungshöhe der Kohlenblitzableiter (300 Volt) und um solche, die darüber liegen, handeln. Im ersten Falle müßte, wenn die Geräusche nicht auftreten, das Vorhandensein einer Ladung sich nachweisen lassen. Entsprechende Versuche sind in zahlreichen Fällen angestellt worden. Sie fanden in der Weise statt, daß an die — sonst von jeder Erdverbindung befreite — Fernsprechleitung ein geerdetes statisches Voltmeter oder ein Silberblatt-Elektroskop angelegt wurde. Als Anschaltestelle diente bald die innere Klemme des Kohlenblitzableiters, bald die Außenfeder der Grobsicherung. Aber obwohl die Feststellungen sich oft auf Stunden ausdehnten, zum Teil bis die Gewitterwolken in die Nähe des Dienstgebäudes gekommen waren, zeigte das Voltmeter niemals Spannungen an, selbst dann nicht, wenn Funken im Blitzableiter übersprangen. Das Elektroskop ließ Ladungen erkennen, aber nur im Augenblicke des Überspringens von Funken im Blitzableiter. In den Leitungen herrschte also selbst beim unmittelbaren Herannahen eines Gewitters kein Spannungszustand, nur plötzliche Ladungen traten auf, die sofort über die Blitzableiter ihren Weg zur Erde fanden. Die hierbei in den Leitungen entstehenden Geräusche sind seit Jahren bekannt und mit den beobachteten Knallgeräuschen nicht vergleichbar. Es müssen mithin bei den letzten andere Einflüsse im Spiele gewesen sein, wofür auch der

Umstand spricht, daß die Erscheinung niemals mit einer Beschädigung von Sicherungen verbunden war, wie sie bei Gewitterentladungen häufig vorkommen. Tatsächlich sind während der Gewitter des vergangenen Sommers in keinem einzigen Falle Knallgeräusche der in Rede stehenden Art beobachtet worden. Übrigens bliebe auch zu erklären, wie die Ladungen, wenn sie die kritische Spannungshöhe der Kohlenblitzableiter nicht erreichten, ihre Auslösung gefunden haben sollten. Versuche, durch Schwingungen einer Funkenstrecke die Empfindlichkeit der Kohlenblitzableiter wesentlich zu beeinflussen, sind nicht gelungen.

Es ergaben sich mithin folgende Schlüsse:

1. den Knallgeräuschen haben Spannungen von über rund 300 Volt zugrunde gelegen;
2. die Ursache der Spannungen ist nicht in den Erscheinungen zu suchen, durch welche die sogenannten »Gewittergeräusche« in den Fernsprechleitungen hervorgerufen werden;
3. die Entladung der Leitungen ist in der gewöhnlichen Weise über die Blitzableiter erfolgt.

Nun handelt es sich bei den Knallgeräuschen, wie bereits erwähnt, stets um eine große Zahl von Schlägen, die in beinahe regelmäßigen Abständen und in beinahe gleicher Stärke schnell aufeinander folgen. Das deutet darauf hin, daß die Leitungen nach erfolgter Entladung sogleich wieder aufgeladen wurden, worauf abermalige Ableitung zur Erde und Erneuerung der Ladung stattfand und so fort, bis die erregende Ursache verschwunden war. Es ist versucht worden, einen solchen Vorgang künstlich hervorzurufen. Eine 2×60 m lange, gut isolierte Schleifleitung, deren Kapazität sich durch Anschalten von Leydener Flaschen erhöhen ließ, wurde mittels einer Elektrisiermaschine geladen. Erreichte die Kapazität einen genügenden Wert, so behielt die Leitung bis zu einer gewissen Grenze ihre Ladung und gab sie in regelmäßigen Zeitabschnitten durch Funken an eine genäherte Erdleitung ab. In den in die Leitung eingeschalteten Fernhörern trat bei jedem Funken ein scharfes Knacken auf. Die Zeiträume zwischen den einzelnen Entladungen wurden kürzer oder länger, je nachdem die Elektrisiermaschine schneller oder langsamer gedreht wurde. Hierzu ist zu bemerken, daß auch bei den Knallgeräuschen die Schläge zwar im allgemeinen regelmäßig aufeinander folgten, doch so, daß die Zeiträume allmählich sich etwas verkürzten oder verlängerten. Die Erscheinung der Knallgeräusche hat sich also ziemlich gut nachbilden lassen.

Festzustellen blieb, ob und in welcher Weise u. U. Fernsprechleitungen durch atmosphärische Vorgänge ähnlich fortgesetzt aufgeladen werden wie die Versuchsleitung durch die Elektrisiermaschine. Der Theorie nach könnte dies durch Influenzwirkung aus höheren Luftschichten oder durch unmittelbare Aufnahme von Elektrizität aus der die Drähte umgebenden Luft geschehen. Von den vielen hierunter fallenden Möglichkeiten dürften aber die meisten auszuschließen sein, da sonst die Knallgeräusche weit häufiger auftreten müßten, als es der Fall ist. Allem Anscheine nach spielen bei diesen Erscheinungen Schneestürme und Hagelwetter eine wichtige Rolle. Nach in Frankfurt (Main) gemachten Feststellungen waren mit einer einzigen Ausnahme die Knallgeräusche von Schneestürmen begleitet. Ähnliche Wahrnehmungen liegen aus Braunschweig, Nordhausen, Waldshut, Villingen, Gumbinnen vor. In der Leitung Karlsruhe (Baden)-Heidelberg haben sich die Störungen »stets nur einige Minuten bemerkbar gemacht, und zwar jedesmal etwa so lange, wie ein Hagelschauer oder ein von Schnee mit Regen ge-

mischter Niederschlag dauerte«. Die Beobachtungen des Postamts in Donaueschingen gehen ins einzelne und haben deshalb besonderen Wert. »Am 3. und 6. April,« so berichtet das Amt, »traten, von Norden kommend, zwischen 10^{15} und 10^{30} vormittags und 9^{10} bis 9^{25} vormittags heftige Schneestürme auf. In den Fernleitungen D 6115 und D 8192, Zweig Villingen, wurden während dieser Zeiträume zuerst langsame, dann immer rascher werdende heftige Schläge bemerkbar. Die Anker der Elektromagnete schlugen so stark an, daß man hätte annehmen können, es würde mit Hämmern aufgeschlagen. Auch bei eingeschaltetem Fernhörer entstand ein betäubendes Knallen. Fünf Minuten nach diesen Erscheinungen ließ das Schneegestöber etwas nach, die Ankerbewegungen wurden immer langsamer und hörten schließlich ganz auf; nur im Fernhörer waren noch schwache Geräusche hörbar. Nach weiteren drei Minuten trat das Schneegestöber wieder mit erhöhter Heftigkeit auf. Gleichzeitig waren auch die elektrischen Schläge in beiden Fernleitungen wieder in verstärktem Maße wahrnehmbar. Fünf Minuten danach verzog sich das Schneegestöber; die Schläge und Ankerbewegungen wurden langsamer, hörten allmählich ganz auf und waren zum Schlusse nur noch schwach im Fernhörer vernehmbar. Auch diese Erscheinung war nach Ablauf einer Viertelstunde gänzlich verschwunden.« Die Vorgänge waren an beiden Tagen genau dieselben.

Es scheint also, daß elektrisch geladene Schneeflocken usw. unter gewissen Umständen — vielleicht wenn sich das Unwetter auf einen hinreichend großen Teil der Linie erstreckt — der Leitung eine hohe Spannung zu erteilen vermögen. Erreicht diese einen gewissen Grad, so entlädt sie sich an einer hierfür günstigen Stelle, z. B. im Blitzableiter. Weiter auftreffende Niederschläge stellen die Spannung wieder her und eine neue Entladung folgt. Dies wiederholt sich, solange der Schneefall usw. dauert, und wenn die Erregung sowie die Leitungsverhaltnisse unverändert bleiben, so ist ersichtlich, daß die Entladungen in ungefähr gleicher Stärke und Zeitfolge eintreten müssen.

In Telegraphenleitungen und in geerdeten Fernsprechleitungen sind Knallgeräusche in keinem Falle aufgetreten. Bei den Fernsprech-Doppelleitungen haben sie sich (im Bezirk Karlsruhe) durch Anschaltung geerdeter Induktanzrollen beseitigen lassen.

Daß die Erscheinung erst in letzter Zeit sich bemerkbar gemacht hat, dürfte mit der Ausbildung des Blitzschutzes zusammenhängen. Früher wurden die Fernsprech-Verbindungsleitungen nur mit Plattenblitzableitern ausgerüstet; infolgedessen haben vermutlich die entstehenden Spannungen überhaupt nicht oder nur in längeren Zeiträumen genügt, den Übergangswiderstand der Blitzableiter zu überwinden, während jetzt, nach Verfeinerung des Schutzes durch Anwendung von Kohlenblitzableitern, zwischen den Kohlen Entladungsreihen auftreten.

Zur Gewinnung eines endgültigen Urteils wird es indes noch längerer Untersuchungen bedürfen, deren Anstellung bereits in die Wege geleitet ist. Wir behalten uns vor, nach Abschließung der Beobachtungen auf die Angelegenheit zurückzukommen.

Postwesen in China.

Die von der chinesischen Seezollverwaltung alljährlich veröffentlichten Handelsberichte und Statistiken enthalten in ihrer Ausgabe für 1904 zum ersten Male einen Bericht über die Verwaltung der kaiserlich chinesischen Post, einer von der chinesischen alten Landespost unabhängigen und erst in der Neuzeit geschaffenen Einrichtung. Was zunächst diese chinesische Landespost betrifft, so hat China sein Postwesen bereits seit undenklichen Zeiten in zweierlei Form, nämlich im Staats-Kurierdienst (I Tschan genannt) und in den Privatpostanstalten. Der I Tschan in seiner jetzigen Form erstreckt sich über das ganze chinesische Reich und dient zur Beförderung amtlicher Briefe und sonstiger Sendungen zwischen der Regierung in Peking und den Provinzialbehörden sowie zwischen diesen untereinander. Außerdem hat der I Tschan bei den Dienstreisen mancher Staatsbeamten aus Anlaß von Versetzungen die erforderlichen Pferde oder Sänftenträger zu stellen. Die oberste Leitung des Staats-Kurierdienstes steht dem Kriegsministerium in Peking zu. Dort werden alle die Verwaltung des I Tschan betreffenden Angelegenheiten erledigt, namentlich auch die Rechnungen geprüft. Die von der Regierung ausgehenden Kuriersendungen werden im Kriegsministerium äußerlich geprüft und gestempelt und dann dem Zentralbetriebsbureau in Peking zugeführt, das für die Abfertigung der Kuriere zu sorgen hat. Diesem Bureau unterstellt sind 16 Direktoren, gewöhnlich aus den höheren Militärbeamten entnommen, die ihren Amtssitz in Provinzialhauptstädten haben und für den Betrieb in ihrem Bezirke verantwortlich sind. Die Gestellung und Abfertigung der Kuriere an den einzelnen Stationen in den Provinzen ist Sache der Ortsbehörden. Die Kosten dafür werden aus den Gemeindesteuern bestritten; bei Ablieferung dieser Steuern an die Provinzialhauptkassen ziehen die Gemeinden die für den I Tschan verausgabten Summen vorweg ab, ein Verfahren, daß schon vielfach zu Mißbrauch Anlaß gegeben haben soll. Die Absendung der Kuriere ist nicht an fest bestimmte Zeiten gebunden, sondern erfolgt nach Bedarf. Ein solches Verfahren erfordert natürlich einen größeren Aufwand an Personal, als es bei regelmäßiger Abfertigung der Kuriere der Fall sein würde. Tatsächlich sollen die Kosten, die der I Tschan verursacht — jährlich etwa 3 Millionen Haikuan-Taels — im Vergleiche zum Nutzen der Einrichtung außerordentlich hoch sein. Unter solchen Umständen hätte der Gedanke nahe gelegen, den Staats-Kurierdienst zur Beförderung von Privatsendungen zu benutzen und dadurch einträglich zu machen; dies ist jedoch nie geschehen. Das chinesische Publikum hat sich daher schon seit Jahrhunderten seine eigenen Posteinrichtungen geschaffen, indem es den chinesischen Kaufmann zu seinem Postmeister ernannte. Wer wäre besser zu diesem Amte geeignet gewesen als er, der ohnedies seines Geschäfts halber Beziehungen zu anderen Orten hatte und Verbindungen dahin unterhalten mußte. Auch heute noch sind die Inhaber der Privatpostanstalten größtenteils Kaufleute oder Handelsgesellschaften, welche die Postbeförderung als Nebengeschäft betreiben. Diese Postanstalten haben im Laufe der Zeit ganz China mit einem dichten Postnetz überzogen, das eine zwar langsame, aber im großen ganzen sichere Übermittelung von Brief-, Geld- und Paketsendungen ermöglicht. Der ganze Postbetrieb wird, da er für den Chinesen lediglich ein Geschäft ist, nach kaufmännischen Grundsätzen geleitet. Allgemein gültige oder überhaupt feste Einheitstaxen für die Beförderung der Sendungen gibt es nicht. Der Postagent setzt in jedem Falle die Taxe nach Belieben fest, wobei es dem Absender unbe-

nommen ist, darüber, wie über den Preis einer Ware, zu handeln. Die Höhe der Taxe hängt von der Länge der Beförderungsstrecke und e. F. außerdem von dem Werte der Sendung ab. Im Verkehre mit regelmäßigen Kunden bilden sich natürlich feste Taxen heraus. Im allgemeinen sollen die Postgebühren recht niedrig sein, soweit es sich bei den Beförderungen um mäßige Entfernungen handelt; um so höhere Gebühren werden aber für Sendungen nach weiter entfernten Orten erhoben. Das erklärt sich aus der Schwierigkeit der Beförderung, die mit zunehmender Entfernung mehr und mehr ins Gewicht fällt; denn soweit sich nicht Gelegenheit bietet, den Postversand auf dem Wasserwege mittels Dampfschiffe oder Ruderboote zu bewerkstelligen, werden die Sendungen auf dem Landwege durch Fußboten befördert. An guten Poststraßen aber mangelt es in China sehr und zur Zeit der großen Regengüsse werden viele Wege schwer passierbar, so daß z. B. eine Botenpost, die bei gutem Wetter 8 Tage braucht, dann 12 Tage unterwegs ist; außerdem läßt in manchen Gegenden, namentlich im Süden Chinas, wo das Räuberwesen noch in Blüte steht, die Sicherheit der Straßen viel zu wünschen übrig. Zum Schutze der Posten müssen dann den Boten Begleiter mitgegeben werden, oder was nicht selten ist, die Räuberbanden werden durch fortlaufende Tributzahlungen bewogen, die Postboten ungehindert passieren zu lassen oder ihnen sogar sicheres Geleit zu geben. Alles dies beeinflußt natürlich die Taxierung in hohem Maße. Gewöhnlich entrichtet der Absender bloß die Hälfte des Portos, der Rest wird vom Empfänger eingezogen. Ungerechtfertigte Mehrforderungen sind hierbei nichts Ungewöhnliches. Das Franko wird entweder bei der Auflieferung bar gezahlt oder von dem Postagenten wöchentlich oder monatlich gestundet. Die Absendung der Botenposten geschieht, sobald eine hinreichende Anzahl von Postsachen vorliegt; regelmäßige Abfertigungszeiten werden nicht eingehalten. Der Postagent leistet für die ihm anvertrauten Wertgegenstände Gewähr. Zu diesem Zwecke überzeugt er sich bei der Auflieferung von dem Inhalte der Sendung und verschließt diese mit seinem Siegel. Privatpostanstalten gibt es in allen Orten, wo sich das Geschäft lohnt, namentlich also an den Hauptverkehrsmittelpunkten. Hier besteht oft an ein und demselben Orte eine große Anzahl solcher Anstalten (in Schanghai z. B. mehr als 150), die einander auf alle mögliche Weise Konkurrenz machen, indem sie sich gegenseitig unterbieten, ihre Boten zum Einsammeln der Briefe in die Wohnungen ihrer Kunden schicken usw. Anderseits entbehren freilich viele kleine Orte gänzlich einer Postanstalt. Trotz ihrer Schattenseiten haben die Privatpostanstalten bis in die neuste Zeit den Bedürfnissen des chinesischen Volkes genügt.

Neben den geschilderten altehrwürdigen Einrichtungen erwuchs in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts ein drittes Postwesen: die kaiserlich chinesische Post. Sie verdankt ihren Ursprung den sog. Zollposten, die um das Jahr 1860 von der unter Leitung von Europäern stehenden chinesischen Seezollverwaltung eingerichtet worden waren, um einen geordneten Austausch des amtlichen Schriftwechsels zwischen den Seezollämtern an den Hafenorten untereinander sowie zwischen diesen und der obersten Zollbehörde, der General-Zollinspektion in Peking, herzustellen. Die Beförderung der Zollposten geschah in der Regel kostenlos durch die Küstenschiffe, nur während der Monate, wo die Schiffahrt unterbrochen war (etwa von Dezember bis Ende März), mußten die Posten auf dem Landwege durch Eilboten befördert werden. Hierzu wurden in der ersten Zeit mit Genehmigung des Kriegsministeriums die Staats-Kuriere herangezogen, da es sich ja bei den Korrespondenzen um Reichsdienst-Angelegen-

heiten handelte. Als nach dem Jahre 1860 Vertreter europäischer Mächte in Peking zugelassen wurden, übernahm die Zollpost auch die Beförderung der von den Gesandtschaften ausgehenden und für sie bestimmten Sendungen zwischen Peking und Schanghai. Nach und nach machten auch Privatpersonen, zunächst hauptsächlich die europäischen und amerikanischen Kaufleute in den Vertragshäfen, von der Einrichtung für die Versendung ihrer Briefe Gebrauch. Der Verkehr wuchs bald derart, daß sich Mitte der siebziger Jahre das Bedürfnis herausstellte, bei der General-Zollinspektion in Peking und bei den Seezollämtern in Schanghai, Tschinkiang, Tientsin, Tschifu und Niutschwang besondere Postabteilungen zu schaffen. Schon damals trug sich der General-Zollinspektor Hart, ein Irländer, der seit 1863 an der Spitze des Seezollwesens stand, mit dem Plane der Einrichtung eines Landespostdienstes in China und diesen Plan hat er seitdem mit großer Ausdauer und Geschicklichkeit bis zur endlichen Ausführung weiter verfolgt. Er suchte zunächst die Mitglieder des Tsungli Yamên und andere höhere Beamte für seine Absichten zu gewinnen und wußte diese auch von den Vorzügen eines staatlichen Postwesens nach europäischem Muster zu überzeugen. Gleichwohl hatte das Tsungli Yamên schwere Bedenken gegen die namentlich von dem Vizekönig Li Hungtschang warm befürwortete sofortige Annahme der Hartschen Reformvorschläge. Die Schaffung eines gesunden Landespostwesens mußte notwendigerweise das Postmonopol zur Voraussetzung haben; hiermit aber fürchtete man auf hartnäckigen Widerstand bei den Privatpostanstalten, die den Posttransport als ihr gutes Recht ansahen, zu stoßen und ernste Unruhen unter den Tausenden von Staats-Kurieren und Privatpostboten zu erregen. Hart mußte daher suchen, sein Postwesen auf eigene Faust weiter auszubauen. Hiermit ging er alsbald vor. Im Juli 1878 richtete er bei den vorgenannten fünf Zollämtern und bei der General-Zollinspektion in Peking besondere Postabteilungen ein, die von dem Publikum gewöhnliche Briefsendungen zur Beförderung gegen Zahlung fester Taxen annahmen. Zur Frankierung der Briefe dienten Freimarken, die in 3 Wertsorten (grüne zu 1 candarin, rote zu 3 candarin und gelbe zu 5 candarin) ausgegeben wurden. Der Verkehr, der sich zunächst auf die nach den bezeichneten Postorten gerichteten Sendungen beschränkte, wurde vom 15. November 1878 ab auch auf Postsendungen nach den übrigen Vertragshäfen in China, nach Hongkong und nach fremden Ländern ausgedehnt. Die Beförderung der Briefbeutel zwischen den neuen Postorten erfolgte im Sommer, wie bisher, durch Schiffe. Für die Winterszeit richtete Hart regelmäßige Reitposten auf dem Landweg ein, und zwar einmal täglich zwischen Taku und Tientsin, Tientsin und Peking, dreimal wöchentlich zwischen Tientsin und Tschinkiang und einmal wöchentlich zwischen Tientsin und Niutschwang, Tientsin und Tschifu sowie Tschinkiang und Tschifu. Sendungen nach anderen Ländern wurden von den Zollposten den in Schanghai bestehenden fremden Postagenturen zur Weiterleitung zugeführt.

Derartige Postanstalten waren seit Eröffnung der chinesischen Vertragshäfen von verschiedenen auswärtigen Postverwaltungen nicht nur in Schanghai, sondern auch in anderen dieser Hafenorte in dem Maße eingerichtet worden, als sich Ausländer daselbst ansiedelten. In Schanghai hatte außerdem die englisch-amerikanische Niederlassung schon 1864 ein eigenes Postamt, das sogenannte Local Post Office, gegründet, das sich anfangs nur mit der Bestellung von Ortssendungen befaßte, später aber auch Korrespondenzen nach anderen Küstenplätzen Chinas zur Beförderung annahm. Die fremden Postanstalten zogen nach und nach einen großen Teil des Verkehrs in den Vertragshäfen, also an den Orten an sich, die Robert Hart als seine eigene

Domäne betrachtet und wo er gehofft hatte, zunächst mit seiner Post festen Fuß zu fassen. Als sich daher Hart Ende der achtziger Jahre in der Lage sah, in allen Vertragshäfen Zollpostanstalten zu eröffnen, ließ er durch den Zollkommissar Kopsch unter Hinweis auf diese Tatsache bei den fremden Konsularbehörden in Schanghai und bei der Ausländer-Gemeinde daselbst die Aufhebung der fremden Postanstalten (englische, französische, amerikanische, japanische, deutsche und Local Post) in China in Anregung bringen. Er hatte damit indes keinen Erfolg. Die Mehrzahl der Beteiligten war der Ansicht, daß die Erörterung der Frage verfrüht sei und die Zurückziehung der fremden Postanstalten erst erfolgen könne, nachdem die chinesische Regierung ein eigenes Landespostwesen in einer für die derzeitigen Verkehrsverhältnisse ausreichenden Form geschaffen haben und dem Weltpostvereine beigetreten sein werde.

Die Zollpost, so gut sie auch geleitet sein mochte, bot noch nicht dieselben Vorteile und Garantien wie die fremdländischen Postanstalten. Sie war insbesondere keine staatliche Einrichtung; die chinesische Regierung hatte mit ihr nur insoweit Befassung, als sie genehmigte, daß die aus der Verwaltung der Zollposten erwachsenen Mehrkosten aus den Einnahmen des chinesischen Seezollwesens gedeckt wurden. Weder die Seezollverwaltung noch ihre Beamten übernahmen dem Publikum gegenüber eine Verantwortung für Postsendungen. Es fehlte an strafrechtlichen Bestimmungen, um gegen die Beamten der Zollpost bei Verletzung des Briefgeheimnisses oder bei Veruntreuungen vorgehen zu können. Man fürchtete auch, daß die Zollpost bei weiterer Ausdehnung mehr und mehr Eingeborene beschäftigen würde, deren Zuverlässigkeit sehr zweifelhaft war.

Als Hart erkannte, daß er auf diesem Wege nicht zum Ziele gelangen würde, erneuerte er im Laufe der nächsten Jahre seine Bemühungen, die chinesische Regierung für seine Pläne zu gewinnen, indem er einerseits auf die Vorteile, namentlich die hohen Einnahmen, hinwies, welche die meisten europäischen Staaten aus dem Betriebe der Post zögen, anderseits darauf aufmerksam machte, daß die Organisation eines chinesischen Landespostdienstes von Jahr zu Jahr in dem Maße schwieriger würde, als sich die fremden Posten über China ausdehnten. Er erreichte damit, daß das Tsungli Yamên ihm 1890 erlaubte, Postanstalten in allen Vertragshäfen zu eröffnen, und ihn 1893 aufforderte, in einer Denkschrift darzulegen, ob und wie die Organisation eines kaiserlichen Postwesens unter Fernhaltung einer Schädigung der Privatpostanstalten und ihrer Leute möglich sei. Die alsbald von Hart eingereichten Reformvorschläge gipfelten darin, daß die Einrichtung von kaiserlichen Postanstalten zunächst nur in den Vertragshäfen und sonstigen größeren Städten erfolgen, die Ausdehnung der Posten auf das übrige Land aber schrittweise nach Maßgabe der vorhandenen Mittel vor sich gehen solle. Hierbei sollen die Privatpostboten soweit irgend angängig im Reichsdienste beschäftigt, die Privatpostagenturen der kaiserlichen Postverwaltung möglichst ohne Zwang angegliedert und ihre Inhaber nach und nach in den Dienst dieser Verwaltung übernommen werden. Den Privatpostagenten bleibt vorerst grundsätzlich das Recht der Postbeförderung gewahrt. Sie können jedoch in engere Beziehung zur kaiserlichen Post treten, wenn sie sich bei dem nächsten Postamte zur Einschreibung (Registration) anmelden. Freilich müssen sie dann bestimmte Taxen — wenngleich nach ihrem Belieben — festsetzen und diese sowie die Orte, nach denen sie Postverbindungen unterhalten, und ihre Vertreter oder Geschäftsfreunde daselbst dem Postamte mitteilen. Sie erlangen damit die Berechtigung, ihre Postbeutel gegen Zahlung einer nach dem Gewichte be-

rechneten Transitvergütung durch die kaiserlichen Posten befördern zu lassen, soweit sich hierzu Gelegenheit bietet. Die Privatposten dienen demnach als völlig unabhängige Annahme- und Ausgabestellen der kaiserlichen Post. Diese Vorschläge wurden nach langen Erwägungen im Jahre 1896 von der chinesischen Regierung angenommen und Hart wurde mit der Einrichtung einer chinesischen Reichspost betraut.

Die Organisation dieser Postverwaltung, wie sie Hart nunmehr (vom 2. Februar 1897 ab) vornahm, ist folgende. Das Postwesen wird unter der Oberaufsicht des General-Zoll- und Postinspektors von dem Postal Secretary in Peking geleitet. Das Postgebiet, das die 18 Provinzen des eigentlichen China und die Mandschurei umfaßt, ist in 35 Bezirke eingeteilt, die von Postmeistern verwaltet werden. Maßgebend für die Abgrenzung dieser Bezirke waren außer der Dichtigkeit der Bevölkerung die vorhandenen Verkehrswege und gewisse äußerste Ausdehnungsgrenzen. Die Postmeister haben, mit einer einzigen Ausnahme, ihren Amtssitz in dem in ihrem Bezirke gelegenen Vertragshafenorte. Einzelne größere Bezirke haben eine weitere Teilung in »Sub-Distrikts« erfahren, die unter der Leitung von Betriebsinspektoren stehen. Die Postanstalten zerfallen in vier Klassen: 1. Hauptpostämter, denen die Postmeister vorstehen; 2. Zweigpostämter, die in reichseigenen Gebäuden eingerichtet und von kaiserlichen Beamten (clerks) verwaltet werden; 3. Binnenlandagenturen, von gut gestellten Kaufleuten verwaltet, die gegen eine bestimmte Vergütung den Postdienst, einschließlich der Ortsbestellung, wahrnehmen; 4. Briefkastenbureaus, d. s. kleine Kaufmannsläden, in denen die kaiserliche Post ihre Briefkasten aufstellt. Der Ladeninhaber kann gegen eine geringe Entschädigung Freimarken an das Publikum verkaufen und gewöhnliche sowie einzuschreibende Postsendungen annehmen. Diese Bureaus sind nur in größeren Städten zur Unterstützung der Haupt- und Zweigämter eingerichtet.

Nach erfolgter Abgrenzung der Postbezirke waren die Postmeister ermächtigt worden, mit der Ausdehnung der Posten innerhalb ihres Bereichs nach den von der Generalinspektion aufgestellten Grundsätzen selbständig vorzugehen. Danach sollten zunächst von den Amtsorten der Postmeister aus Postkurse nach den umliegenden Provinzialhauptstädten eingerichtet werden. Die in der Richtung der Kurse gelegenen wichtigeren Orte waren in diese einzubeziehen und mit Postanstalten zu versehen. Von den Hauptkursen sollten Seitenkurse nach den benachbarten Präfektur- und Bezirksstädten abgezweigt werden. Die einzelnen Hauptpostamtsorte sollten dann derart untereinander verbunden werden, daß für jeden Bezirk ein möglichst kurzer Beförderungsweg nach einem der Seehäfen Schanghai, Tientsin oder Canton geschaffen würde. In diesem Sinne ist verfahren und es ist erreicht worden, daß Ende 1904 alle Provinzialhauptstädte, die meisten Präfektur- und Bezirksstädte und die wichtigeren sonstigen Städte in China (und zwar auch in den Westprovinzen) ihre kaiserliche Postanstalt besaßen. Die Zahl der Postanstalten ist von 176 im Jahre 1901, in welchem mit der Ausdehnung des Postdienstes energischer begonnen wurde, auf 1319 (einschließlich 927 Briefkastenbureaus) Ende 1904 gestiegen.

Die Verbindung zwischen den kaiserlichen Postanstalten wird an der Meeresküste und auf den größeren Flüssen durch Dampfer, auf den sonstigen Wasserwegen aber durch Dampfbarkassen, Dschunken oder durch sog. Hong-Boote hergestellt. Im übrigen geschieht die Beförderung durch die wenigen vorhandenen Eisenbahnen und durch Postboten zu Fuß und zu Pferde. Die Botenkurse folgen in der Regel den von alters her begangenen Handelsstraßen, auch wo diese nicht den kürzesten Weg zwischen den

Postorten darstellen, einesteils weil sie größere Sicherheit für den Postboten und seine Ladung bieten, andernteils weil sie an einer größeren Anzahl von Städten und Dörfern vorbeiführen und somit eine bequemere Festsetzung der Stationen ermöglichen. Die Entfernung von einer Station bis zur anderen beträgt im allgemeinen nicht mehr als 100 li = 33 engl. Meilen; das ist also die gewöhnliche Tagesleistung eines Fußboten. Die Botenposten verkehren an bestimmten Tagen der Woche nach festem Plane. Man unterscheidet zwischen leichten und schweren Posten, erste enthalten nur Briefe und Postkarten, letzte die übrigen Briefpostgegenstände. Auf den Hauptkursen werden leichte Posten täglich, schwere alle zwei Tage oder wöchentlich zweimal abgefertigt. Für die Beförderung leichter Posten werden in manchen Gegenden berittene Boten, in anderen aber sog. Tag- und Nachtfußboten verwendet. Solche Posten legen täglich 200 li = 65 engl. Meilen zurück. Die Postboten sind Beamte der kaiserlichen Post und tragen Uniform oder besondere Abzeichen.

Die Leitung der Zentral-Postverwaltung und der Hauptpostämter ist in den Händen von Ausländern; Chinesen sind lediglich im Betriebsdienste beschäftigt. Mit Ausländern werden auch die Stellen der Postal Officers besetzt, denen die Beaufsichtigung des Dienstbetriebs bei den Hauptämtern und, soweit angängig, die Kontrolle der Dienstverrichtungen der chinesischen Beamten im Bezirk obliegt. In den Vertragshäfen werden als Vorsteher der Zweigpostämter nur chinesische Clerks verwendet, die des Englischen mächtig sind. Das Amt des Postmeisters versieht der jeweilige Zollkommissar am Orte. Die Besoldung der Beamten regelt sich nach festen Gehaltsskalen. Alle chinesischen Beamten haben Bürgschaft zu stellen.

Die kaiserliche Post befaßt sich mit der Beförderung und Bestellung gewöhnlicher und eingeschriebener Briefsendungen jeder Art, mit der Übermittelung von Postanweisungsbeträgen und — seit 1898 — auch mit der Wahrnehmung des Paketdienstes. Das zulässige Meistgewicht für Briefe, Zeitungen, sonstige Drucksachen und Geschäftspapiere beträgt 4 Pfd. (engl.) oder rund 2 kg, das für Warenproben 12 Unzen (360 g); die Ausdehnungsgrenzen sind festgesetzt auf 60 × 30 × 30 cm für Briefe, 45 cm in jeder Richtung für Drucksachen und Geschäftspapiere (75 und 10 cm für Rollen) und 30 × 20 × 10 cm für Warenproben (30 und 15 cm für Rollen). Alle Briefsendungen des inneren chinesischen Verkehrs müssen vom Absender frankiert werden; ungenügend frankierte Gegenstände, mit Ausnahme der Briefe, sind bei der Auflieferung am Postschalter zurückzuweisen, bei der Auflieferung durch den Briefkasten unterliegen sie der Beschlagnahme. Unzureichend frankierte Sendungen vom Auslande werden den Empfängern gegen Zahlung des Portos ausgehändigt. Die nach chinesischen Orten ohne kaiserliche Postanstalt bestimmten Sendungen werden durch die Privatpostanstalten auf Gefahr und Kosten des Empfängers oder des Absenders weiterbefördert. Die Frankierung der zur Post gelieferten Gegenstände hat mittels chinesischer Freimarken zu geschehen. Die letzte Ausgabe dieser Freimarken ist vom Jahre 1899, sie wird von einer Londoner Druckerei hergestellt und besteht aus zwölf verschiedenen Sorten im Werte von $^1/_2$ Cent bis 5 Dollar. Zur Kontrolle der richtigen Portoerhebung dienen seit dem letzten Jahre Portomarken. Die Festsetzung der zu zahlenden Portobeträge und die Verwendung der Portomarken ist lediglich Sache der Hauptpostämter.

Eine der größten Schwierigkeiten fand die kaiserliche Postverwaltung in der Aufstellung eines zweckmäßigen Tarifs für den inneren Briefpostverkehr. Die im Jahre 1897 gewählten Taxen wurden im April 1902 bedeutend ermäßigt, anscheinend in der Absicht, die fremden Postanstalten in China zu unterbieten.

Die Maßregel hatte das unerwartete Ergebnis, daß das Publikum von dem billigen Tarif namentlich für die Versendung von Drucksachen und Warenproben bis tief ins Innere des Landes hinein ausgiebigen Gebrauch machte. Infolgedessen stiegen die Kosten der Postbeförderung durch Fußboten derart, daß sie durch die Portoeinnahmen bei weitem nicht gedeckt wurden. Diesem Übelstande sollte ein neuer Tarif abhelfen, der am 1. April 1904 in Kraft trat und für Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben außer der bisherigen Abstufung des Portos nach dem Gewichte noch eine solche nach Entfernungszonen vorsah. Es wurde unterschieden zwischen a) einer Dampferzone (dazu zählten die Vertragshäfen und alle von diesen mit Dampfern erreichbaren Orte, sowie die untereinander durch Eisenbahnen verbundenen Plätze; die Taxen für diese Zone, in der die Beförderungskosten am geringsten waren und in der es anderseits galt, die fremde Konkurrenz zu bekämpfen, blieben unverändert); b) einer Inlandzone, die alle anderen Postorte umfaßte, und c) einer sogenannten Zwischenzone (hierhin gehörte der Verkehr zwischen Orten der Dampferzone einerseits und solchen der Inlandzone anderseits). Die Portosätze waren am niedrigsten in Zone a, am höchsten in Zone c. Für die Zonen b und c bestanden wiederum zweierlei Taxen, je nachdem der Aufgabe- und der Bestimmungsort in derselben Provinz lagen oder nicht; außerdem gab es in der Zone a noch eine besondere Ortstaxe. In der Zeit, wo die Dampfschiffahrt unterbrochen war, zählten die Postorte der Zone a zur Zone b. Dieser umständliche und unklare Tarif stieß auf großen Widerstand beim Publikum und mußte schon nach kurzer Zeit, September 1904, durch den jetzt gültigen ersetzt werden, der zwar wiederum fast durchweg eine Erhöhung der Taxen, dafür aber auch die erwünschte Einfachheit brachte, indem er auf die vielen Entfernungszonen verzichtete. Danach ist von den chinesischen Postanstalten zu erheben:

	im Ortsverkehre	im Verkehre mit anderen kaiserlichen Postanstalten in China
für Briefe:		
für je 1/2 Unze (15 g) oder einen Teil davon	1 Cent	2 Cents,
für Postkarten:		
einfache	1 -	1 Cent,
mit Antwort	2 Cents	2 Cents,
für Zeitungen:		
für je 2 Unzen	1/2 Cent	1 Cent,
für sonstige Drucksachen und Geschäftspapiere:		
bis 3 Unzen	1 Cent	2 Cents,
über 3 - 8 -	2 Cents	5 Cents,
- 8 - 16 -	4 -	10 -
- 16 - 32 -	8 -	15 -
- 32 - 64 -	15 -	30 -
für Warenproben:		
bis 3 Unzen	1 Cent	2 -
über 3 - 8 -	2 Cents	5 -
- 8 - 12 -	4 -	10 -
für Einschreibung	5 -	5 -
für Rückscheine	5 -	5 -

Das Postanweisungsverfahren war anfangs auf den Verkehr zwischen den Vertragshäfen und den Orten mit Dampferverbindung beschränkt, wird aber neuerdings auch auf andere Postorte Chinas ausgedehnt. Ende 1904

nahmen 177 Postanstalten am Postanweisungsdienste teil. Der Meistbetrag der Postanweisungen ist verschieden, je nachdem Ein- und Auszahlungsort durch Dampfer miteinander verbunden sind oder nicht; im ersten Falle beträgt er 50 Dollar, im andern nur 10 Dollar. Die Postanweisungsgebühr ist auf 2 Cents für jeden Dollar festgesetzt. Postanweisungen nach anderen Ländern sind nicht zulässig.

Alle chinesischen Postanstalten sind zur Annahme gewöhnlicher Pakete nach Postorten des Inlandes und nach dem Auslande befugt. Derartige Sendungen nach dem Inlande dürfen 22 Pfd. engl. (= 10 kg) und, soweit sie nach Orten gerichtet sind, die nur Verbindung durch Fußboten haben, 6 Pfd. an Gewicht sowie 1 Kubikfuß in der Ausdehnung nicht überschreiten. Wertpakete können nur bei Postanstalten mit Postanweisungsdienst aufgeliefert werden. Im Paketverkehre zwischen Postanweisungsämtern ist es auch zulässig, die Sendungen mit Nachnahme zu belasten. Das Paketporto wird nach einem fünfstufigen Gewichtstarif erhoben, der für den Ortsverkehr und für den sonstigen Inlandverkehr verschiedene Sätze enthält.

Von der Organisation der kaiserlich chinesischen Post blieben zunächst die Privatpostanstalten mit Ausnahme derjenigen in den Vertragshafenorten völlig unberührt, weil die kaiserliche Post weder die Befugnis hatte, alle diese Anstalten aufzuheben, noch die Mittel, sie sofort durch gleichwertige Einrichtungen zu ersetzen. Sie waren also vorerst der Postverwaltung noch unentbehrlich als Hilfstruppen für ihren Verkehr nach und aus dem Innern des Landes. Als Bindeglied zwischen beiden sollten die Privatpostanstalten in den Vertragshäfen dienen; diese wurden daher im Jahre 1897 der kaiserlichen Post im Wege der Zwangseinschreibung angegliedert. Sie übernahmen einerseits damit die Verpflichtung, die Weiterbeförderung der den kaiserlichen Postanstalten zugegangenen, aber nach Orten ohne solche Postanstalten bestimmten Sendungen zu vermitteln; die Taxen dafür waren von ihnen selbständig festzusetzen und vom Empfänger einzuziehen. Anderseits konnten sie, soweit sich Gelegenheit bot, zur Versendung ihrer verschlossenen Briefbeutel an andere Privatpostanstalten die kaiserlichen Posten gegen Zahlung einer nach dem Gewichte zu berechnenden Transitgebühr benutzen. Dies war sogar obligatorisch hinsichtlich des Verkehrs der Privatpostagenturen zwischen den Vertragshäfen; hier forderte die kaiserliche Post das Recht der alleinigen Postbeförderung und machte damit die ersten Versuche zur Begründung eines Monopols. Nachdem inzwischen in den letzten 7 Jahren, wie geschildert, die Hauptpostämter ihre Postlinien von den Vertragshäfen aus in das Innere ihrer Bezirke vorgeschoben haben und die neuen Posteinrichtungen mehr bekannt geworden sind, scheint dem Generalinspektor Hart der Zeitpunkt gekommen zu sein, einen weiteren Vorstoß gegen die Privatpostanstalten zu unternehmen. Seit Anfang 1904 wird an allen Orten mit kaiserlichen Postanstalten auf die daselbst ansässigen Privatpostagenten eingewirkt, sich im Wege der freiwilligen Einschreibung unter ähnlichen Bedingungen wie ihre Kollegen in den Vertragshäfen der kaiserlichen Post anzuschließen, bis jetzt allerdings noch mit geringem Erfolge. Weniger Schwierigkeiten glaubt Hart bei der Beseitigung des chinesischen Staats-Kurierdienstes zu finden, der wegen der unverhältnismäßig hohen Betriebskosten, die er verursacht, in den letzten Jahren mehr und mehr auch in Beamtenkreisen unbeliebt geworden ist. Auf einzelnen Kursen, wie z. B. zwischen Küstenorten, hat die kaiserliche Post den Staats-Kurierdienst schon abgelöst. Auch die Lokalpost in Schanghai mußte ihr bald das Feld räumen. Dagegen haben sich die von fremden Verwaltungen unterhaltenen Posteinrichtungen in China seit 1897 — zum Teil erheblich

— weiter entwickelt. Die chinesische Postverwaltung beklagt in ihrem Geschäftsberichte namentlich, daß auch in den Vertragsorten im Binnenlande, wo doch ihre eigenen Postanstalten dem allgemeinen Bedürfnisse völlig genügten, fremde Postanstalten eingerichtet worden seien, erkennt aber ausdrücklich an, daß in Schanghai solche Anstalten noch jetzt nötig seien, um den Austausch der internationalen Korrespondenz von und nach China zu vermitteln. In der Tat werden die fremden Postanstalten nicht zu entbehren sein, solange nicht China dem Weltpostvertrage beitritt. Hierzu ist es mit Rücksicht auf den unvollendeten Ausbau seiner Posteinrichtungen noch nicht in der Lage, es hat jedoch wiederholt (1896 in einer diplomatischen Note an die Schweizer Bundesbehörde und 1897 durch seine Vertreter auf dem Postkongreß in Washington) seine Absicht kundgegeben, Mitglied des Weltpostvereins zu werden, sobald dies die Verhältnisse gestatten. Unterdessen sucht Hart den Eintritt Chinas in den Weltpostverein vorzubereiten, indem er die Vereins-Vorschriften schon jetzt soweit als möglich auf den internationalen Briefverkehr der kaiserlichen Post anwendet. So gelten bereits für die bei den chinesischen Postanstalten aufgelieferten Sendungen nach dem Auslande die Normalsätze des Weltpostvertrags; ebenso in umgekehrter Richtung für Briefe und Postkarten allgemein, während für Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben vom Auslande, die nach anderen Orten Chinas als den Vertragshäfen und Dampferstationen gerichtet sind, wegen der Kostspieligkeit der Landbeförderung noch das chinesische Inlandporto vom Empfänger erhoben wird. Durch Sonderabkommen mit mehreren der fremden Postverwaltungen, die in China Postanstalten unterhalten, u. a. auch mit der deutschen, hat die chinesische Postverwaltung die Anerkennung ihrer Postwertzeichen im Weltpostvereinsverkehr erreicht. Die mit chinesischen Freimarken frankierten Briefpostsendungen nach dem Auslande werden von den an den Abkommen teilnehmenden fremden Postanstalten wie ihre eigene Korrespondenz behandelt. Für diese Dienstleistung zahlt die chinesische Postverwaltung der fremden Verwaltung eine Transitgebühr auf Grund statistischer Ermittelungen, die alljährlich für einen vierwöchigen Zeitraum vorgenommen werden. Das Gleiche geschieht seitens der fremden Verwaltung für Briefpostsendungen, die sie der chinesischen Post zur Beförderung nach dem Innern des Landes übergibt.

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß die chinesische Regierung nach dem kaiserlichen Erlasse vom 20. März 1896 dem Generalinspektor Hart bei der Ausführung seines Auftrags zunächst keine besondere Unterstützung angedeihen ließ. Weder war der neuen Post das Monopol für die Postsachenbeförderung übertragen worden, noch bezog sie besondere Zuschüsse aus Staatsmitteln zu den Kosten der Organisation. Hart hatte diese Kosten, wie bisher, aus den Zollüberschüssen zu decken, soweit sie nicht aus laufenden Posteinnahmen bestritten werden konnten. Auch die Provinzialbehörden standen der Post anfangs vielfach feindlich gegenüber. Diese Verhältnisse haben sich nach dem Geschäftsberichte der chinesischen Postverwaltung entschieden zum Besseren gewandt. Die Regierung hat seit Juni 1904 der kaiserlichen Post einen jährlichen Zuschuß von 720 000 Hk. Taels bewilligt, wovon man vorerst etwa die Hälfte zu Neueinrichtungen verfügbar zu machen hofft, und hat auch sonst in jeder Hinsicht ihre Unterstützung zugesagt. Bei den Provinzialbehörden findet die kaiserliche Postverwaltung und ihre Wirksamkeit ebenfalls mehr und mehr Anerkennung. So haben in Schansi, Honan, Hujseh und anderen Provinzen die obersten Behörden in öffentlicher Bekanntmachung auf die Ziele und Vorteile dieser Einrichtung aufmerksam gemacht und das Publikum zu tatkräftiger Unterstützung aufgefordert. Ver-

schiedentlich ist die Errichtung kaiserlicher Postanstalten von städtischen Gemeinden aus eigenem Antriebe beantragt worden und gern gewähren die Ortsbehörden den Postanstalten und den Botenposten den gewünschten Schutz. Diese und sonstige Anzeichen sprechen dafür, daß das Fortbestehen der chinesischen Reichspost gesichert ist, auch wenn der Mann, dessen Lebenswerk sie recht eigentlich ist, nicht mehr an ihrer Spitze steht.

Die Lebensversicherung.

Von Ober-Postsekretär Püschel in Berlin.

Noch keine 80 Jahre sind es her, daß in Deutschland die erste Lebensversicherungsgesellschaft gegründet wurde, und doch haben wir jetzt bereits einen Lebensversicherungsbestand von $8^1/_3$ Milliarden Mark. Anfangs langsam und zögernd, dann aber immer schneller und schneller verbreitete sich die Lebensversicherung im ganzen Lande. Das Vertrauen des Publikums wuchs und mit der wirtschaftlichen Erstarkung des deutschen Volkes seit 1871 vergrößerte sich auch der allgemeine Wohlstand, der die Grundbedingung für das Gedeihen der Lebensversicherung ist. Viele neue Gesellschaften wurden im Laufe der Zeit gegründet, von denen es die meisten zu einem hohen Versicherungsbestande gebracht haben. Unsere alten deutschen Lebensversicherungsgesellschaften, die als große, wohlfundierte Institute Hunderte von Millionen verwalten, erfreuen sich eines uneingeschränkten Vertrauens. Zwar führen sie untereinander einen scharfen Wettkampf und sicher hat dabei diejenige Gesellschaft den größten Zuspruch, welche die meiste und geschickteste Reklame macht oder deren Agenten am rührigsten sind; aber gerade durch diesen Wettbewerb wird die gute Sache an sich, die Ausbreitung der Lebensversicherung, sehr gefördert.

Obgleich der Begriff der Lebensversicherung allgemein geläufig und ihr hoher wirtschaftlicher Wert längst anerkannt ist, herrscht doch über manche wichtige Einzelheiten des Lebensversicherungswesens noch Unklarheit, was u. a. auch daraus hervorgeht, daß beim Kaiserlichen Aufsichtsamte für Privatversicherung nicht selten ungerechtfertigte Beschwerden einlaufen, die unterblieben wären, wenn die Beschwerdeführer einige Kenntnisse über den Begriff der Prämienreserve, über den Rückkaufswert einer Police, über die Berechnung einer prämienfreien Versicherung u. dgl. gehabt hätten.

Die gebräuchlichsten Arten der Lebensversicherung waren und sind folgende.

A. Todesfallversicherungen.

1. Die älteste und einfachste Form der Lebensversicherung ist die gewöhnliche Versicherung auf den Todesfall, bei der man bis zu seinem Lebensende (oder vielleicht längstens bis zum 80. oder 85. Lebensjahr) eine bestimmte Prämie (Versicherungsgebühr) zahlt und seinen Erben die Versicherungspolice hinterläßt, damit sie die versicherte Summe in Empfang nehmen. Diese jetzt nur noch wenig zur Anwendung kommende Versicherungsart ist also eine reine Hinterbliebenen-Fürsorge.

2. Denselben Charakter hat auch eine etwas verbesserte Abart, nämlich die Lebensversicherung auf den Todesfall mit abgekürzter Prämien-

zahlung. Hier ist das Kapital zwar ebenfalls erst beim Tode des Versicherungsnehmers fällig, aber er braucht die Prämien nur längstens bis zu einem von ihm selbst im voraus bestimmten Alter, z. B. bis zum 55., 60. oder 65. Lebensjahre, zu zahlen. Diese Versicherungsart trägt der Tatsache Rechnung, daß viele Menschen im Alter ein geringeres Einkommen haben als in der Blüte der Jahre.

Noch weiter gehen zwei weniger bekannte Versicherungsarten, nämlich

3. die Lebensversicherung auf den Todesfall mit abgekürzter Prämienzahlung und »Bonifikation« und

4. die Lebensversicherung mit Beitragsbefreiung im Invaliditätsfalle.

Bei der Versicherung zu 3. hört die Prämienzahlung bei Erreichung des festgesetzten Alters auf und der Versicherte erhält außerdem eine »Bonifikation« in Höhe der Hälfte der versicherten Summe. Stirbt der Versicherte später, so wird die Versicherungssumme gleichwohl zu ihrem vollen Betrag ausgezahlt; stirbt er jedoch vor dem Aufhören der Prämienzahlung, so kommt die Summe nur einfach, ohne Bonifikation, zur Zahlung. Bei der unter 4. genannten Versicherungsart hört die Prämienzahlung auf, sobald der Versicherungsnehmer arbeitsunfähig wird oder ein vorher bestimmtes Alter erreicht; das Kapital wird jedoch erst beim Tode des Versicherungsnehmers fällig.

5. So viele Vorzüge auch die genannten Versicherungsarten haben mögen, so wird ihnen doch jetzt von den meisten Versicherungsnehmern die sogenannte abgekürzte Lebensversicherung vorgezogen. Diese Versicherungsart nimmt seit einiger Zeit geradezu eine herrschende Stellung auf dem Gebiete der Lebensversicherung ein. Ihr Wesen besteht darin, daß nicht bloß die Prämienzahlung aufhört, sobald der Versicherungsnehmer ein bestimmtes Alter erreicht hat, sondern daß ihm dann auch zu gleicher Zeit das volle versicherte Kapital ausgezahlt wird. Bei früherem Ableben des Versicherten wird das Kapital sofort fällig. Die Vorteile der abgekürzten Kapitalversicherung sind erheblich; sie ist eine Sparkasse für das Alter und zugleich eine Versicherung für den Fall eines frühzeitigen Todes.

6. Die abgekürzte Lebensversicherung mit Beitragsbefreiung im Invaliditätsfalle. Hier ist der Versicherungsnehmer von der Prämienzahlung befreit, sofern er vor Erreichung des als Endpunkt der Versicherung festgesetzten Zeitpunkts arbeitsunfähig wird; wegen der Auszahlung des Kapitals gilt das unter 5. Gesagte.

7. Die abgekürzte Lebensversicherung mit Beitragsbefreiung und Zahlung einer Rente im Invaliditätsfalle. Bei dieser Versicherungsart wird man im Falle vorzeitiger Invalidität nicht nur von der Prämienzahlung befreit, sondern man erhält auch noch bis zum Fälligwerden der Versicherungssumme eine Rente von 5 oder 10 v. H. dieser Summe. Ein Beispiel wird dies erläutern. Eine 30 Jahre alte Telegraphengehilfin versichert sich bei der Gesellschaft N. mit 5000 Mark Kapital auf das 60. Lebensjahr und mit 500 Mark Rente (10 v. H. des Kapitals) für den Fall vorzeitiger Invalidität. Sie zahlt eine jährliche Prämie von etwas über 200 Mark, die sich aber vom 6. Versicherungsjahr ab durch die Dividende um etwa 1/4 ermäßigt. Die Versicherte wird mit 52 Jahren arbeitsunfähig und in den Ruhestand versetzt. Sie erhält dann neben dem aus der Postkasse zahlbaren Ruhegehalte vom 52. bis zum 60. Lebensjahre aus der Lebensversicherung eine Rente von jährlich 500 Mark und im Alter von 60 Jahren das versicherte Kapital von 5000 Mark; auch ist vom Ein-

tritte der Invalidität ab keine Prämie mehr zu zahlen. Stirbt die Versicherte vor Erreichung des 60. Lebensjahrs, so werden die 5000 Mark sogleich ausgezahlt. Erreicht sie das 60. Lebensjahr bei voller Dienstfähigkeit, so bekommt sie zwar ebenfalls ihre 5000 Mark, hat aber die etwas höheren Prämien für die Invaliditäts- und Rentenversicherung (in unserem Falle 201 Mark 25 Pf. statt 167 Mark Anfangsprämie) umsonst gezahlt.

Andere Abarten der Todesfallversicherung können hier keine Berücksichtigung finden.

B. Erlebensfallversicherungen.

Alle vorher genannten Versicherungsarten haben das eine gemeinsam, daß die versicherte Summe beim Tode des Versicherungsnehmers ausgezahlt wird, sofern sie nicht schon früher fällig war. Im Gegensatze dazu stehen die Erlebensfallversicherungen, bei denen die Zahlbarkeit der Summe davon abhängt, daß eine bestimmte Person (der Versicherte), z. B. ein Kind des Versicherungsnehmers, den Fälligkeitstag erlebt, während anderseits die Summe verfällt, wenn der Versicherte vorher stirbt. Zu diesen Versicherungen gehören die Aussteuerversicherung, die Militärdienstversicherung und die sogenannte Altersversorgung. Hat z. B. jemand seine 5jährige Tochter auf das 21. Lebensjahr in der Aussteuerversicherung mit 3000 Mark eingekauft, so wird die Summe fällig, sobald die Tochter das angegebene Alter erreicht. Stirbt sie vorher, so ist entweder, je nach dem gewählten Tarif, alles Eingezahlte verfallen (Versicherungen ohne Prämienrückgewähr), oder die Prämien werden mit oder ohne Zinsen zurückgezahlt (Versicherungen mit Prämienrückgewähr). Es handelt sich in jedem Falle um eine Art Sparversicherung mit Sparzwang. Am meisten kommt der Versicherungsgedanke zum Ausdruck, wenn ein — allerdings etwas höherer — Tarif gewählt wird, wonach die Prämienzahlung beim Tode des Versicherungsnehmers (im obigen Falle des Vaters) aufhört, das Kapital aber trotzdem zum bestimmten Zeitpunkte voll ausgezahlt wird.

C. Volksversicherung.

In den weniger bemittelten Volksschichten hat in neuerer Zeit die sogenannte Volksversicherung oder kleine Lebensversicherung Eingang gefunden. Sie ist dadurch gekennzeichnet, daß der Versicherungsnehmer nicht ärztlich untersucht wird, daß die Versicherungssumme sehr klein (im Durchschnitte kaum 200 Mark) ist und die Prämien in Wochenbeträgen von 10 bis 50 Pf. aus der Wohnung des Versicherungsnehmers abgeholt werden. Die Verwaltungskosten sind sehr hoch; auch gelingt es leider nicht, den vorzeitigen Wiederabgang vieler Versicherungsnehmer zu verhindern.

D. Rentenversicherung.

Bei der gewöhnlichen Leibrentenversicherung hat man entweder einmal eine größere Summe oder eine Reihe von Jahren hindurch eine Prämie zu zahlen, um sogleich oder einige Zeit nach Einzahlung der letzten Rate in den Genuß einer lebenslänglichen Rente zu treten. Wer mit 63 Jahren 10000 Mark einzahlt, erhält bis zu seinem Lebensende eine Rente von etwa 1000 Mark jährlich. Zahlt man die 10000 Mark im Alter von 50 Jahren ein und beansprucht die Rente sogleich, so beträgt sie nur etwa 680 Mark jährlich; soll sie aber erst 15 Jahre später beginnen (aufgeschobene Rentenversicherung), so hat man von seinem 65. Lebensjahre ab eine Rente von fast 2000 Mark jährlich zu erwarten. Das Kapital ist freilich verloren;

nur wenn der Versicherte vor Eintritt in den Rentenbezug stirbt, wird das Eingezahlte mit einem kleinen Abzuge zurückgewährt.

Verfügung über die Versicherungssumme. Hat jemand eine Lebensversicherung zugunsten einer dritten Person abgeschlossen und ist diese dem Versicherungsvertrage beigetreten, so ist dem Versicherungsnehmer das Verfügungsrecht über die versicherte Summe entzogen. Solche Verträge kommen jedoch selten vor. Gewöhnlich liegt nur die einseitige Erklärung des Versicherungsnehmers vor, daß die Summe (sofern sie nicht schon bei seinen Lebzeiten an ihn selbst zahlbar werden sollte) nach seinem Tode an die Erben oder an seine Ehefrau oder an eine andere bestimmte Person oder endlich an den Inhaber der Police auszuzahlen sei. In allen diesen Fällen behält der Versicherungsnehmer bis zu seinem Tode das freie Verfügungsrecht über die (noch nicht fällige) Versicherungssumme; er kann daher die Person, der er das Geld zuwenden will, in der Police beliebig ändern lassen. Nach seinem Tode aber erwirbt die in der Versicherungspolice etwa namhaft gemachte Person unmittelbar das Recht, die dann fällige Summe zu fordern (B. G. B. § 330), so daß das Geld nicht mit zum Nachlasse gehört und auch für etwa vorhandene Schulden des Versicherungsnehmers nicht in Anspruch genommen werden kann. Das gleiche Recht wird in dem »Gesetz über den Versicherungsvertrag«, das gegenwärtig dem Reichstage vorliegt, ganz allgemein den »Erben« (ohne deren namentliche Bezeichnung) beigelegt; dort heißt es nämlich in § 164: »Ist die Zahlung an die Erben ohne nähere Bestimmung bedungen, so sind im Zweifel diejenigen, welche zur Zeit des Todes als Erben berufen sind, nach dem Verhältnis ihrer Erbteile bezugsberechtigt. Eine Ausschlagung der Erbschaft hat auf die Berechtigung keinen Einfluß.«

Hat der Versicherungsnehmer bestimmt, daß die Summe an den »Inhaber der Police« zu zahlen sei, so darf dieser zwar den Betrag abheben; das Geld gehört aber wie alle andern Vermögensstücke und Forderungen des Versicherungsnehmers zum allgemeinen Nachlasse.

Prämienreserve. In der Versicherungstechnik spielt die Prämienreserve eine große Rolle. Bei der Berechnung der Dividende, beim Rückkaufe, bei der Entnahme eines Darlehns auf die Police: überall begegnen wir der Prämienreserve. Sie ist derjenige Betrag, den die Versicherungsgesellschaften für jede Versicherung aus der Prämieneinnahme ansammeln, um am Fälligkeitstage die Summe zahlen zu können; sie wird deshalb auch »Deckungskapital« genannt. Von den Prämien, die die Versicherten einzahlen, wird nach feststehenden mathematischen Regeln nur ein Teil als Prämienreserve zurückgestellt; der Rest dient — abgesehen von dem auf die Verwaltungskosten zu verwendenden Betrage — zur Deckung der Verluste, die durch das vorzeitige Sterben eines Teiles der Versicherten entstehen. Es ist klar, daß die Gesamtheit der Versicherten dafür aufkommen muß, wenn einer aus ihrer Mitte schon nach kurzem Bestehen der Versicherung, nachdem er vielleicht erst wenige Prämien gezahlt hat, stirbt und die volle Versicherungssumme auszuzahlen ist. In diesem Aufkommen der Gesamtheit für den Schaden des einzelnen liegt das Wesen der Versicherung. Der von den Prämien einbehaltene und für solche Verluste aufgewendete Teilbetrag entspricht etwa der Feuerversicherungsprämie, die man hingibt, ohne auf Rückempfang zu rechnen.

Rückkauf. Prämienfreie Police. Beleihung der Police. Die normale Erledigung einer Lebensversicherung besteht darin, daß die versicherte Summe voll ausgezahlt wird, sei es, daß der Versicherungsnehmer

den vorausbestimmten Fälligkeitstag erlebt und das Kapital selbst in Empfang nimmt, sei es, daß das Geld beim Ableben des Versicherungsnehmers den Erben usw. zufließt. Viele Versicherungen finden jedoch ein vorzeitiges Ende, weil die Beteiligten nicht mehr willens oder nicht mehr imstande sind, die Prämien weiterzuzahlen. Falls die Versicherung erst kurze Zeit besteht, verfällt dann der bereits eingezahlte Betrag. Bei Versicherungen, die schon länger laufen, erhält der Versicherungsnehmer einen Teil der Prämien zurück (Rückkauf der Police durch die Gesellschaft); auch kann die Versicherung unter Herabsetzung der Versicherungssumme in eine prämienfreie umgewandelt werden.

Aus dem über die Prämienreserve Gesagten ergibt sich, daß keine Gesellschaft imstande ist, bei vorzeitigem Ausscheiden eines Versicherten die eingezahlten Prämien voll oder gar noch mit Zinsen herauszuzahlen. Selbst die Prämienreserve kann nicht zum vollen Betrage hergegeben werden — wenigstens nicht bei Versicherungen von erst kurzer Dauer. Es werden nämlich erfahrungsgemäß meist solche Versicherungen aufgegeben, bei denen der Versicherungsnehmer sich noch einer guten Gesundheit erfreut und voraussichtlich noch lange einzahlen muß, während kränkliche Personen die Versicherung um jeden Preis aufrecht zu erhalten suchen. Hieraus folgt, daß durch die Rückkäufe die »schlechten Risiken« verhältnismäßig zunehmen. Als Ausgleich muß bei allen Rückkäufen von der Prämienreserve ein Teil einbehalten werden. Der Rückkaufswert ist daher im ersten Versicherungsjahr oder in den ersten Versicherungsjahren, in denen die Police noch dazu mit den Aufnahmekosten belastet ist, in der Regel gleich Null; später beträgt er 60, 75 oder (bei längerer Versicherungsdauer) bis zu 100 Prozent der Prämienreserve. Man sollte daher nur im äußersten Notfall eine Versicherung aufgeben, da man bei Aufhebung der Versicherung zwar eine Zeitlang für den Fall eines vorzeitigen Todes versichert war, aber schließlich doch mehr oder weniger umsonst eingezahlt hat. Besser ist es noch, die Versicherung in eine prämienfreie umwandeln zu lassen, da alsdann gewöhnlich die volle Prämienreserve (mit geringem Abzug) als einmalige Prämieneinzahlung betrachtet und die Versicherungssumme dementsprechend festgesetzt wird. Beispiel: Ein Fünfunddreißigjähriger schließt bei der Gesellschaft C. eine abgekürzte Kapitalversicherung über 10 000 Mark auf das 65. Lebensjahr ab. Nachdem er 10 Jahre lang eingezahlt hat (im ganzen etwas mehr als 3000 Mark), muß er die Prämienzahlung einstellen. Als Rückkaufspreis würde er 1670 Mark erhalten. Läßt er aber die Police in eine prämienfreie umwandeln, so bleibt er, ohne weitere Einzahlungen zu leisten, unter den alten Bedingungen mit noch 3590 Mark weiterversichert.

Ähnlich wie mit dem Rückkaufswert einer Police verhält es sich mit ihrem Beleihungswerte. Beide sind gleich, da ja der Darlehnsnehmer nach Empfang des Darlehns einfach die Prämienzahlung einstellen und die Versicherung dadurch erlöschen lassen könnte, so daß die Gesellschaft das Nachsehen hätte, falls die Police höher als zum Rückkaufswerte beliehen worden wäre. Natürlich müssen die Policendarlehen verzinst werden, gewöhnlich zu 5 v. H. Auch dritte Personen, Darlehnsvereine usw., können keine Police höher als zum Rückkaufswerte beleihen, ohne ein gewisses Risiko einzugehen; daher sind neu ausgefertigte Policen, auf die nur wenig eingezahlt ist, kein geeignetes Pfandobjekt. Wenn einzelne Versicherungsgesellschaften zur Gewinnung von Versicherungskandidaten trotzdem Darlehnsgeschäfte mit Lebensversicherungsabschlüssen verbinden, so ist dies ein Geschäftsgebahren, gegen das sich das Aufsichtsamt für Privatversicherung mit Recht ausgesprochen hat.

Dividende. Die Lebensversicherungsgesellschaften erzielen fast durchweg erhebliche Überschüsse, weil die von den Versicherten erhobenen Prämien reichlich hoch bemessen sind. Denn bei Aufstellung der Prämientarife wird vorsichtigerweise ein niedrigerer Zinsfuß zugrunde gelegt, als die Gesellschaften in Wirklichkeit erzielen, und in den benutzten Sterbetafeln werden wegen der Möglichkeit einer außergewöhnlichen Sterblichkeit Zuschläge gemacht. Da nun die — nur nach ärztlicher Untersuchung ihres Gesundheitszustandes aufgenommenen — Mitglieder einer Lebensversicherungsgemeinschaft eine Auswahl von gesunden Personen darstellen und infolge des zunehmenden Verständnisses für hygienische Maßregeln und der erfolgreichen Bekämpfung der Seuchen die durchschnittliche Lebensdauer der Menschen an sich stetig zunimmt, so können die Gesellschaften stets mit einer erheblichen Untersterblichkeit rechnen. Es werden demnach fortgesetzt weit geringere Beträge zur Schadendeckung für Todesfälle gebraucht, als aus den Prämien für diesen Zweck zurückgestellt sind. Die Ersparnisse, verbunden mit dem höheren Zinsertrage usw., bilden den Überschuß der Gesellschaften, der zum größten Teile den Versicherten in Form der Dividende wieder zugute kommt. Die Dividenden werden entweder den Versicherten bar ausgezahlt oder zur Ermäßigung der Prämien benutzt oder angesammelt und nebst Zinsen und Zinseszinsen dem Kapital zugeschlagen.

Natürlich ist es nicht ausgeschlossen, daß in ungünstigen Zeiten kein Überschuß erzielt wird und keine Dividende gezahlt werden kann. Der in den Satzungen der Gegenseitigkeitsgesellschaften vorgesehene Fall, daß die Versicherungsnehmer zur Deckung eines Fehlbetrags herangezogen werden, wird jedoch — wenigstens bei den alten, gut verwalteten Gesellschaften — kaum vorkommen, zumal meistens für solche ungünstige Zeiten hohe Sicherheitsfonds angesammelt werden. Durch die Dividende werden die Leistungen des Versicherungsnehmers wesentlich verringert. Für ihn spielt die Höhe der Dividende, die sehr verschieden ist, bei seiner Entscheidung für die eine oder andere Versicherungsgesellschaft neben dem Prämientarif eine wichtige Rolle. Bei Berechnung der voraussichtlichen Gesamtleistung des Versicherungsnehmers kommt auch in Betracht, daß die Dividende in der Regel nicht sogleich vom Beginne der Versicherung ab, sondern je nach den Bedingungen der einzelnen Gesellschaften erst nach 1, 2, 3, 4 oder 5 Jahren gezahlt wird. Viele Gesellschaften schließen auch Versicherungen ohne Gewinnanteil ab. Bei diesen sind die Prämien anfangs zwar etwas niedriger als bei den Versicherungen mit Gewinnanteil, die Gesamtkosten stellen sich aber bei längerer Versicherungsdauer nicht unerheblich höher.

Für die Dividendenberechnung bieten sich verschiedene Grundlagen. A. Berechnung im Verhältnisse zur einfachen Jahresprämie. Die Dividenden sind von Anfang bis Ende annähernd gleich und betragen im Durchschnitte 20 und mehr v. H. der Tarifprämie. B. Berechnung im Verhältnisse zur Summe der eingezahlten Prämien (steigende Dividende). Die Dividende ist anfangs niedrig, erreicht aber gegen das Ende der Versicherung eine beträchtliche Höhe, z. B. bei einem Satze von $2^1/_2$ v. H. nach 30 Jahren den Betrag von $30 \times 2^1/_2 = 75$ v. H. der einfachen Jahresprämie. C. Berechnung im Verhältnisse zur Prämienreserve. Sie unterscheidet sich von der vorigen nur dadurch, daß nicht die Summe der eingezahlten Bruttoprämien, sondern die angesammelte Prämienreserve der Dividendenberechnung zugrunde gelegt wird. Bei einer Gesellschaft z. B., die eine Dividende von $4^1/_2$ v. H. der Prämienreserve (berechnet nach

den Prämien für Versicherungen mit lebenslänglicher Prämienzahlung) gewährt, beträgt die Dividende auf eine von einem Dreißigjährigen abgeschlossene Versicherung über 1000 Mark für das 1. Jahr 62 Pf., für das 10. Jahr 6 Mark 52 Pf., für das 20. Jahr 13 Mark 86 Pf., für das 30. Jahr 21 Mark 96 Pf. (Die Prämie beläuft sich bei lebenslänglicher Zahlung auf 22 Mark 44 Pf. jährlich, bei Abkürzung der Versicherung auf das 60. Lebensjahr aber auf 29 Mark 73 Pf.) Die Gesamtkosten der abgekürzten 30jährigen Versicherung stellen sich bei der gedachten Gesellschaft auf 568 Mark 82 Pf., wofür 1000 Mark ausgezahlt werden.

Agentenwesen. Fast alle Lebensversicherungsgesellschaften besitzen einen über das ganze Land verbreiteten Agentenapparat, der vielleicht manche Schattenseiten hat, dem aber doch die große Entwickelung der Lebensversicherung mit zu verdanken ist. Wahrscheinlich würden viele Versicherte der Lebensversicherung ferngeblieben sein, wenn sich bei ihnen nicht zur rechten Zeit ein Versicherungsagent eingestellt hätte. Auch zur Einziehung der Prämien von den Versicherten und zu sonstigen Vermittlergeschäften sind die Agenten nötig. Die Agenturkosten betragen bei den älteren Gesellschaften 2½ bis 5 v. H. der Prämien- und Zinseneinnahme; sie sind bei den Aktiengesellschaften im allgemeinen höher als bei den Gesellschaften auf Gegenseitigkeit und erreichen bei den jüngsten Unternehmungen, die noch eine verhältnismäßig geringe Einnahme, dafür aber ein um so größeres Werbebedürfnis haben, die beträchtliche Höhe von 10 bis 19 v. H. jener Einnahmen. Bei der Versicherung des Postpersonals ersparen sich die Gesellschaften, mit denen die Reichs-Postverwaltung im Vertragsverhältnisse steht — abgesehen von der Abschlußprovision — alle weiteren Agenturkosten, weshalb sie den Beamten einen Prämienrabatt gewähren.

Aufsicht. Seit 1902 stehen die Lebensversicherungsgesellschaften nicht mehr unter der Aufsicht der Landesregierungen, sondern unter der des Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung in Berlin (Gesetz vom 12. Mai 1901, Reichs-Gesetzbl. S. 139). Wenn auch die großen deutschen Gesellschaften sich schon von jeher einer vorsichtigen Geschäftsführung und Vermögensverwaltung befleißigt haben, so ist doch durch das genannte Gesetz die Sicherheit des Lebensversicherungsgeschäfts für das Publikum in mancher Beziehung wesentlich vermehrt worden. So sind die Gesellschaften jetzt allgemein gezwungen, die als Prämienreserve angesammelten Kapitalien durchaus sicher anzulegen. Die amtliche Aufsicht wird übrigens von den Gesellschaften selbst als Wohltat empfunden, weil sie die Vertrauenswürdigkeit des deutschen Lebensversicherungsgeschäfts auf die höchste Stufe hebt. Den in Deutschland arbeitenden ausländischen Gesellschaften gegenüber hat das Aufsichtsamt zwar ebenfalls gewisse Aufsichtsrechte; aber so wirksam wie bei den einheimischen Gesellschaften sind sie natürlich nicht. Die betrübenden Vorkommnisse bei einigen amerikanischen Gesellschaften, besonders bei der »Equitable« in New York, haben erst vor kurzem gezeigt, welchen Wert die in Deutschland über das Lebensversicherungsgeschäft ausgeübte strenge Aufsicht besitzt.

Einrichtungen bei der Reichs-Postverwaltung. Der Wert der Lebensversicherung ist bereits von der preußischen Postverwaltung erkannt worden; denn die ersten Verträge mit Lebensversicherungsgesellschaften stammen aus dem Jahre 1867. Die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes und die Reichs-Postverwaltung fuhren auf dem betretenen Wege fort und fanden in den Kreisen des Personals ein immer mehr zu-

nehmendes Verständnis. Ende März 1905 waren mehr als 32 000 Beamte und Unterbeamte mit über 85 000 000 Mark unter Mitwirkung der Postbehörden versichert. Anfangs beschränkte man sich auf die Versicherung von Unterbeamten; aber schon im Jahre 1871 wurde die vermittelnde Tätigkeit der Verwaltung auch auf die Versicherungen der Beamten ausgedehnt. Die wichtigsten der Erleichterungen, die auf diese Weise den versicherten Beamten und Unterbeamten verschafft wurden, sind die Einziehung der Prämien durch monatliche Abzüge vom Diensteinkommen, die Gewährung eines Prämienrabatts von seiten der Vertragsgesellschaften und — für Unterbeamte — unter gewissen Bedingungen die Bewilligung eines Prämienzuschusses von 17 v. H. aus Postmitteln. Der Prämienzuschuß, der auf Versicherungen bis 1500 Mark beschränkt ist, war anfangs für die etatsmäßig angestellten Unterbeamten bestimmt; denn die Lebensversicherung sollte in gewissem Umfange die damals noch fehlende staatliche Witwen- und Waisenfürsorge ersetzen. Als jedoch im Jahre 1882 die reichsgesetzliche Hinterbliebenenfürsorge eintrat, fiel das Bedürfnis zur Gewährung des Zuschusses an die etatsmäßig angestellten Unterbeamten weg. Deshalb haben seitdem nur noch die nicht etatsmäßig angestellten Unterbeamten (unter den im Abschn. X, 2 der A. D. A. angegebenen Voraussetzungen) Anspruch auf Prämienzuschuß, der aber, wenn er einmal bewilligt ist, auch nach der etatsmäßigen Anstellung weitergezahlt wird.

Die vermittelnde Tätigkeit der Reichs-Postverwaltung erstreckt sich auf 14 Lebensversicherungsgesellschaften und eine Militärdienstversicherungsanstalt; auch werden bei einer Gesellschaft Rentenversicherungen für unverheiratete Töchter von Beamten und Unterbeamten vermittelt. Es ist somit dem Postpersonal reichlich Gelegenheit geboten, unter den denkbar günstigsten Bedingungen und in den verschiedensten Formen Versicherungen abzuschließen und durchzuführen. Aus posttechnischen Gründen muß allerdings der Kreis der Vertragsgesellschaften beschränkt bleiben.

Statistisches. Aus der Lebensversicherungsstatistik für 1904 seien die wichtigsten Zahlen nach einer Veröffentlichung der »Berliner Börsenzeitung« angeführt. Ende 1904 waren in Deutschland 45 deutsche Lebensversicherungsgesellschaften (27 Aktiengesellschaften und 18 Gegenseitigkeitsgesellschaften) vorhanden, deren Tätigkeit sich zum Teil auch auf das Ausland erstreckte. Da anderseits auch zahlreiche ausländische Gesellschaften in Deutschland arbeiten, so wird ein gewisser Ausgleich erzielt.

Die Kapitalversicherung (auf den Todes- und Erlebensfall, aber mit Ausnahme der Volks- und Militärdienstversicherung) zeigte folgende Bewegung.

	bei den Aktiengesellschaften		bei den Gegenseitigkeitsgesellschaften		im ganzen	
	Versicherungen	Mark	Versicherungen	Mark	Versicherungen	Mark
Bestand 1903 . .	1 200 500	4 163 878 000	875 500	3 779 735 000	2 076 000	7 943 613 000
Zunahme 1904 . .	50 500	233 864 000	28 500	160 286 000	79 000	394 150 000
Bestand 1904 . .	1 251 000	4 397 742 000	904 000	3 940 021 000	2 155 000	8 337 763 000.

Im Durchschnitt entfielen also auf jede Versicherung Ende 1904 3869 Mark (bei den Todesfallversicherungen für sich 4224 Mark).

Bei den Aktiengesellschaften gingen im Jahre 1904 rund 150 000 neue Versicherungsanträge über zusammen 589 019 000 Mark Kapital ein; davon wurden 30 000 Anträge über 128 873 000 Mark Kapital (22 v. H.) abgelehnt. Bei den Gegenseitigkeitsgesellschaften gingen rund 80 000 Anträge über 373 106 000 Mark Kapital ein, wovon 12 500 Anträge über 67 517 000 Mark (18 v. H.) abgelehnt wurden. Die Aktiengesellschaften entwickeln hiernach eine besonders lebhafte Werbetätigkeit, was sich auch aus den verhältnismäßig höheren Agenturkosten erkennen läßt. Angenommen wurden von den Aktiengesellschaften 120 000 Anträge über 460 146 000 Mark Kapital und von den Gegenseitigkeitsgesellschaften 67 500 Anträge über 305 589 000 Mark, so daß sich ein Zugang an 187 500 neuen Versicherungen über 765 735 000 Mark ergibt. Durch Wiederinkraftsetzen erloschener Versicherungen, Erhöhung der Versicherungssumme usw. stieg der Bruttozugang auf 775 528 000 Mark, denen ein Abgang von 381 378 000 Mark gegenübersteht. Dieser Abgang wird weiter unten einer besonderen Betrachtung unterzogen.

Der Gesamtbestand Ende 1904 von 8 337 763 000 Mark setzte sich aus 7 769 237 000 Mark Todesfallversicherungen und 568 526 000 Mark Erlebensfallversicherungen zusammen; die beiden Gattungen verhalten sich also wie 13,7 : 1. Außerdem gab es 270 004 000 Mark Militärdienstversicherungen und 824 079 000 Mark Volksversicherungen. Die weniger verbreitete Rentenversicherung umfaßte eine Rentensumme von jährlich 19 039 000 Mark.

Verfolgt man die Entwickelung der deutschen Lebensversicherung von ihrem Anfange bis zur Gegenwart, so zeigt sich bis 1870 eine langsame, dann aber eine immer schneller zunehmende Steigerung. Die nachstehenden Zahlen beziehen sich nur auf die Todesfallversicherungen und sind (bis 1902) einer statistischen Arbeit entnommen, die früher alljährlich von einer der größten Lebensversicherungsgesellschaften herausgegeben wurde.

Bestand der Todesfallversicherungen: Ende 1829 8 077 000 Mark, Ende 1840 83 320 000 Mark, Ende 1850 142 807 000 Mark, Ende 1860 315 655 000 Mark, Ende 1870 1 007 725 000 Mark, Ende 1879 2 024 333 000 Mark, Ende 1887 3 126 593 000 Mark, Ende 1892 4 104 753 000 Mark, Ende 1896 5 122 476 000 Mark, Ende 1899 6 105 321 000 Mark, Ende 1902 6 993 805 000 Mark, Ende 1904 (wie soeben für die Todesfallversicherungen angegeben) 7 769 237 000 Mark. Hiernach wurde die erste Milliarde Mark innerhalb 40 Jahren erreicht, die zweite darauf nach 9 Jahren, die dritte nach 8 Jahren, die vierte nach 5 Jahren, die fünfte nach 4 Jahren, die sechste, siebente und wahrscheinlich auch die achte nach je 3 Jahren.

Die von den Versicherten im Jahre 1904 bei den 45 deutschen Lebensversicherungsgesellschaften eingezahlten Prämien, also gewissermaßen die Spareinlagen, beliefen sich auf 345 474 000 Mark (326 645 000 Mark für Kapitalversicherungen, 17 364 000 Mark für Rentenversicherungen und 1 465 000 Mark für sonstige Versicherungen). Die angesammelte Prämienreserve betrug Ende 1904 im ganzen 2 344 582 000 Mark; davon entfielen 2 173 376 000 Mark auf die Kapitalversicherung. Die Gesamtsumme aller Sicherheitsfonds (einschließlich des Aktienkapitals der Aktiengesellschaften) belief sich auf 3 046 868 000 Mark und das gesamte Aktivvermögen der Gesellschaften auf 3 599 964 000 Mark.

Vergleicht man diese Zahlen mit den Ergebnissen der Sparkassen, so zeigt es sich, daß die Lebensversicherung trotz ihrer erstaunlichen Entwickelung den Sparkassen gegenüber doch noch erheblich im Rückstand ist. Die Sparkasse ist aber eine in allen Schichten der Bevölkerung längst eingeführte Einrichtung, während die Lebensversicherung in den weniger bemittelten Volkskreisen noch keine große Verbreitung gefunden hat. Auch ist zu beachten, daß den Sparkassen viele größere Depots zugeführt und dauernd belassen werden, während die Lebensversicherungskapitalien bei Eintritt des Versicherungsfalls regelmäßig zurückgezogen werden, um vielleicht ganz oder zum Teil in einer Sparkasse Unterkunft zu finden. Nachstehende Zahlen über das Ergebnis der Sparkassen mögen zum Vergleiche dienen.

Nach dem Statistischen Jahrbuche für das Deutsche Reich bestanden Ende 1902 in Deutschland 2735 Sparkassen mit 5695 Zweiganstalten. Die Zahl der Sparbücher (Konten) betrug 16 002 000, das Gesamtguthaben der Einlagen 10 313 315 000 Mark, das Aktivvermögen der Sparkassen (ohne Reservefonds) 10 365 814 000 Mark und die Summe der Reservefonds 653 598 000 Mark. Eingezahlt wurden im Jahre 1902 2 595 981 000 Mark, abgehoben 2 118 707 000 Mark; der Überschuß an Einzahlungen im Betrage von 477 274 000 Mark und der Zinsenzuschlag von 292 280 000 Mark stellen die Zunahme des Einlegerguthabens dar. Aus dem Gewinne der Sparkassen wurden 28 714 000 Mark für kommunale und andere Zwecke verwandt. Die Verwaltungskosten betrugen 18 246 000 Mark.

Die weite Verbreitung des Sparkassenwesens zeigt sich besonders in der großen Zahl der Sparbücher (über 16 000 000 gegen nur 2 155 000 Lebensversicherungen). Selbst wenn man den Lebensversicherungen noch die vielen kleinen Volksversicherungen (4 346 000 Policen über 774 877 000 Mark Ende 1903) hinzurechnet, wird die Zahl der Sparkonten noch lange nicht erreicht. Es steht also der Lebensversicherung sicher noch ein großes Feld für ihre Tätigkeit offen.

Auf die Frage: »Sparen oder versichern?« gibt folgender interessante Vergleich Antwort. Ein Fünfundzwanzigjähriger nimmt bei der Lebensversicherungsgesellschaft in K. eine abgekürzte Kapitalversicherung über 10 000 Mark auf das 55. Lebensjahr; daneben zahlt er die gleichen Beträge, welche (nach Abzug der auf 3 v. H. der Prämienreserve bemessenen Dividende) die Lebensversicherung erfordert, jährlich noch einmal in eine Sparkasse ein, die 3 v. H. Zinseszinsen gewährt. Sein Sparguthaben beträgt nach 5 Jahren 1683 Mark, nach 10 Jahren 3390 Mark, nach 15 Jahren 5167 Mark, nach 20 Jahren 6991 Mark, nach 25 Jahren 8824 Mark, nach 28 Jahren 9907 Mark, nach 29 Jahren 10 261 Mark, nach 30 Jahren 10 610 Mark. Wie man sieht, übersteigt das Sparguthaben erst in den letzten 2 Jahren die versicherte Summe, und zwar auch nur um einen wenig erheblichen Betrag (um 2,6 und 6,1 v. H.), während in den ersten 28 Jahren die Versicherungssumme beim Tode des Versicherungsnehmers stets und meist ganz erheblich höher sein würde als das Sparguthaben. Dafür ist dieses wieder jederzeit verfügbar, das Versicherungsgeld aber nicht. Die Antwort auf obige Frage wird also lauten: »Sparen und versichern!« Sparen zur Deckung vorübergehender größerer Ausgaben, versichern für Alter und Tod. Den Angehörigen der Reichs-Postverwaltung ist für beide Betätigungen eines sorgsamen Hausvaters bestens Gelegenheit geboten.

Betrachten wir jetzt den Abgang an Lebensversicherungen im Jahre 1904 näher, so finden wir folgende Verteilung:

Abgang durch Tod	102 918 000 Mark,
- - Auszahlung bei Lebzeiten	55 186 000 -
Summe des normalen Abganges	158 104 000 Mark.

Abgang durch Rückkauf	64 291 000 Mark,
- - Verfall und Verzicht	107 564 000 -
- - Reduktion und Übertragung	21 189 000 -
- - Nichteinlösung der Police	30 230 000 -
Summe des nicht normalen Abganges	223 274 000 Mark.
Gesamtabgang	381 378 000 Mark.

Der verhältnismäßig geringe Betrag des normalen Abganges beruht darauf, daß der Bestand an alten, dem Fälligkeitszeitpunkt entgegengehenden Versicherungen in keinem Verhältnisse zu der großen Zahl junger und jüngster Versicherungen steht, bei denen die Gefahr der vorzeitigen Aufhebung erfahrungsgemäß besonders groß ist. Mit der Zeit wird aber der Prozentsatz an älteren Versicherungen größer; demgemäß nimmt auch der normale Abgang stetig zu, was zur Folge hat, daß die immer häufiger werdende Auszahlung größerer Versicherungssummen der Lebensversicherung zur Empfehlung gereicht und die Versicherung selbst dadurch an Volkstümlichkeit zunimmt.

Der nicht normale Abgang, an dem übrigens der Beamtenstand wegen seiner geregelten Wirtschaftsführung nur wenig beteiligt ist, erreicht zwar bei den deutschen Versicherungsgesellschaften bei weitem nicht eine Höhe, wie bei den Gesellschaften anderer Länder; dennoch ist er groß genug, um zu beweisen, daß zahlreiche Personen in übereilter Weise eine Lebensversicherung abschließen, die sie dann nicht durchführen können oder wollen. Dies zeigt sich schon an den vielen Nichteinlösungen der Police. Noch größer als bei der eigentlichen Lebensversicherung ist der nicht normale Abgang freilich bei der Volksversicherung. Hier betrug im Jahre 1903 der Abgang durch Aufgabe der Versicherung usw. 56 887 000 Mark oder 40 v. H. des Zuganges, der sich auf 142 830 000 Mark bezifferte.

Verwaltungskosten. Alte, gut eingeführte Lebensversicherungsgesellschaften mit hohem Versicherungsbestande haben verhältnismäßig geringere Verwaltungskosten als jüngere Gesellschaften. Abgesehen von den durch das Aufsuchen neuer Versicherungskandidaten entstehenden Ausgaben wird die Höhe der Verwaltungskosten durch verschiedene Umstände beeinflußt, die sich nicht immer klar übersehen lassen. Im Gesamtdurchschnitte betrugen die Verwaltungskosten (einschließlich der Agenturkosten) für alle deutschen Lebensversicherungsgesellschaften 9,1 v. H. der Prämien- und Zinseneinnahme (gegen 22 v. H. bei den in Deutschland arbeitenden amerikanischen Gesellschaften). Im einzelnen finden wir für einige bekanntere Gesellschaften folgende Zahlen: a) Aktiengesellschaften. Deutsche Lebensversicherungsgesellschaft in Lübeck 11,7 v. H., Berlinische Lebensversicherungsgesellschaft 11,9 v. H., Janus in Hamburg 12,6 v. H., Concordia in Cöln 9,4 v. H., Germania in Stettin 6,9 v. H., Victoria in Berlin 7,1 v. H., Friedrich Wilhelm in Berlin 11,5 v. H., Nordstern in Berlin 11,0 v. H., Wilhelma in Magdeburg 9,2 v. H.; b) Gegenseitigkeitsgesellschaften. Gothaer Lebensversicherungsbank 5,1 v. H., Alte Leipziger 5,5 v. H., Iduna in Halle 11,2 v. H., Karlsruher Lebensversicherung 5,9 v. H., Preußischer Beamtenverein in Hannover 1,6 v. H.

Das Vermögen der Lebensversicherungsgesellschaften, das Ende 1904, wie oben angegeben, 3 599 964 000 Mark betrug, war zu 80,2 v. H. in Hypotheken und nur zu 2,9 v. H. in Wertpapieren angelegt. 1,9 v. H. bestanden in Grundbesitz, 6,3 v. H. in Policen- und sonstigen Darlehnen oder Wechseln, 1,2 v. H. in Bankguthaben oder barem Gelde, 3,6 v. H. in Wechseln der Aktionäre und Garanten, 2,8 v. H. in gestundeten Prämien und Außenständen bei Agenten, und 1,1 v. H. in sonstigen Aktiven. Der Umstand, daß die Lebensversicherungsgesellschaften den größten Teil ihrer der Kündigung nicht unterliegenden Gelder in Hypotheken anlegen können, sichert ihnen eine verhältnismäßig gute Verzinsung (4 v. H. und darüber).

Um für die Kosten einer Lebensversicherung ein Beispiel zu geben, sind in der nachstehenden Tabelle für eine Reihe von Gesellschaften die Prämiensätze aufgeführt, die bei der Kapitalversicherung auf den Todesfall, abgekürzt auf das 60. Lebensjahr, Anwendung finden. Da jedoch, wie oben bereits ausgeführt wurde, die Prämientabellen für die Beurteilung der durch die Lebensversicherung entstehenden wirklichen Kosten nicht ausreichen, so sind auch die von den einzelnen Gesellschaften bisher gewährten oder in Zukunft zu erwartenden Dividenden (nach den Prospekten und Jahresberichten oder nach dem »Jahrbuch für das Versicherungswesen im Deutschen Reiche« von Dr. C. Neumann) mit aufgenommen. Hierbei haben jedoch die Abweichungen, die bei einigen Gesellschaften noch in bezug auf ältere Versicherungen bestehen, keine Berücksichtigung gefunden.

Zu bemerken ist noch, daß manche Gesellschaften von kriegspflichtigen Personen besondere Zusatzprämien (Kriegsversicherungsprämien) erheben, sofern die Versicherung auch für den Kriegsfall gelten soll, während andere Gesellschaften davon Abstand nehmen, indem sie aus den laufenden Einnahmen einen besonderen Fonds ansammeln. (Im Falle der Einziehung von Postbeamten und -Unterbeamten zur Feldpost und zur Feldtelegraphie bleibt die Versicherung der Eingezogenen, sofern sie bei einer der Vertragsgesellschaften abgeschlossen ist, bekanntlich allgemein und unverändert in Kraft, ohne daß eine Zusatzprämie erhoben wird.)

Dem erhöhten Risiko, das mit Reisen der Versicherungsnehmer nach fremden Erdteilen (den Tropen oder den Polargegenden) verbunden ist, wird bei vielen Gesellschaften durch eine Zusatzprämie Rechnung getragen. Die Zahl solcher Reisenden ist jedoch im Verhältnisse zur großen Masse der Versicherten nur klein; die sogenannte »Weltpolice«, die ohne Zusatzprämie für die ganze Erde gilt, dürfte daher keine allzu große Belastung der Gesellschaften bedeuten.

Ob die von einigen Gesellschaften bei der Versicherung von Bahnpostbeamten erhobenen Zuschlagprämien gerechtfertigt sind, erscheint zweifelhaft, da diese Beamten sich in der Regel einer besonders kräftigen Natur erfreuen und die Unfallgefahr nicht erheblich ist.

Für jedermann, der eine Lebensversicherung abschließen will, empfiehlt es sich, die Versicherungsbedingungen der erwählten Gesellschaft durchzusehen, und sich über Rechte und Pflichten genau zu unterrichten. Jedenfalls sollte es kein Beamter oder Unterbeamter unterlassen, beizeiten eine Lebensversicherung einzugehen; denn je jünger der Versicherungskandidat ist, desto geringer ist die Gefahr der Abweisung wegen unzureichender Gesundheit und desto niedriger sind die zu zahlenden Versicherungsprämien.

Jahresprämien für eine Kapitalversicherung von 1000 Mark

(Der Versicherungsnehmer erhält die 1000 Mark im Alter von

Beitrittsalter	Berlin: Berlinische Leb.-Vers.-Ges. (Akt.-Ges.)		Berlin: Nordstern (Akt.-Ges.)		Cöln: Concordia (Akt.-Ges.)	
Jahre	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
20	23	70	—	—	25	60
21	24	30	—	—	26	10
22	25	—	—	—	26	60
23	25	80	—	—	27	30
24	26	50	—	—	27	90
25	27	50	27	85	28	70
26	28	40	28	70	29	50
27	29	40	29	80	30	50
28	30	50	30	90	31	50
29	31	70	32	10	32	50
30	32	90	33	40	33	70
31	34	30	34	80	35	—
32	35	70	36	30	36	40
33	37	20	37	90	38	—
34	38	90	39	65	39	60
35	40	70	41	50	41	40
36	42	60	43	55	43	40
37	44	70	45	75	45	60
38	47	—	48	15	48	—
39	49	50	50	75	50	60
40	52	20	53	65	53	50
41	55	30	56	80	56	60
42	58	60	60	30	60	20
43	62	20	64	20	64	20
44	66	30	68	60	68	60
45	71	—	73	55	73	60
46	76	20	—	—	—	—
47	82	30	—	—	—	—
48	89	40	—	—	—	—
49	97	70	—	—	—	—
50	107	60	—	—	—	—

Mutmaßliche Dividende.	Berlinische Leb.-Vers.-Ges.	Nordstern	Concordia
(Nach den Prospekten, Geschäftsberichten der Gesellschaften usw.) Es bedeutet: **Plan A.** Dividende nach Verhältnis der einfachen Jahresprämie. **Plan B.** Dividende nach Verhältnis der Summe der eingezahlten Prämien. **Plan C.** Dividende nach Verhältnis der Prämienreserve.	**Plan A.** 27 v. H. der Grundprämie[1] (5 Jahre[3]). **Plan B.** $2^1/_2$ v. H. der Summe der gezahlten Grundprämien[1]) und $1^1/_4$ v. H. der Zusatzprämien[2]) (5 Jahre[3]). (Bei Anwendung von Plan B werden zum Teil etwas höhere Prämien erhoben.)	**Plan A.** 18 v. H. der Jahresprämie, wenn die Dividendenzahlung nach 2 Jahren[3]) beginnt; 25 v. H. der Prämie (außerdem 10 v. H. Alterszulage auf ältere Versicherungen), wenn die Dividendenzahlung nach 5 Jahren[3]) beginnt.	**Plan A.** 22 v. H. (2 Jahre[3]). **Plan B.** $2^1/_2$ bis 3 v. H. (2 Jahre[3]). (Bei Anwendung von Plan B werden zum Teil etwas höhere Prämien erhoben.)

[1]) Grundprämien sind die Prämien, welche bei einfacher Kapitalversicherung auf den Todesfall lebenslänglich zu zahlen sind.

[2]) Zusatzprämien sind die für die Abkürzung der Versicherungsdauer oder der Prämienzahlungsdauer

auf den Todesfall mit Abkürzung auf das 60. Lebensjahr.

60 Jahren; stirbt er vorher, so ist die Summe sogleich zahlbar.)

Darmstadt		Frankfurt (M.)		Gotha		Halle (S.)		
Renten- und Leb.-Vers.-Anst. (auf Gegenseitigkeit)		Providentia (Akt.-Ges.)		Gothaer Leb.-Vers.-Bank (auf Gegenseitigkeit)		Iduna (auf Gegenseitigkeit)		Beitrittsalter
Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Jahre
24	40	—	—	24	50	25	40	20
25	—	25	70	25	30	26	—	21
25	80	26	40	26	—	26	70	22
26	60	27	10	26	90	27	40	23
27	50	27	90	27	70	28	20	24
28	40	28	80	28	70	29	10	25
29	40	29	60	29	70	30	—	26
30	40	30	50	30	70	31	—	27
31	50	31	40	31	80	32	—	28
32	70	32	50	33	—	33	20	29
34	—	33	60	34	30	34	40	30
35	30	34	90	35	70	35	70	31
36	70	36	30	37	10	37	10	32
38	30	37	80	38	60	38	70	33
40	—	39	50	40	30	40	30	34
41	90	41	10	42	10	42	10	35
43	80	42	80	43	90	44	—	36
46	10	44	70	46	—	46	10	37
48	60	46	80	48	30	48	40	38
51	30	49	20	50	70	51	—	39
54	20	51	90	53	30	53	70	40
57	30	54	80	56	20	56	80	41
61	—	58	10	59	30	60	20	42
64	90	61	80	62	80	63	90	43
69	40	65	90	66	70	68	20	44
74	40	70	20	71	10	73	—	45
80	40	—	—	76	—	—	—	46
87	20	—	—	81	60	—	—	47
95	20	—	—	87	90	—	—	48
104	60	—	—	95	50	—	—	49
—	—	—	—	104	90	—	—	50
Plan A. 22 v. H. (2 Jahre)[3].		**Plan A.** 20 v. H. (3 Jahre)[3]. **Plan C.** 3 v. H. (3 Jahre)[3]. (Bei Anwendung von Plan C werden etwas höhere Prämien erhoben.)		**Plan A.** 38 v. H. der Grundprämie[1]) (5 Jahre)[3]. **Plan A C** (gemischtes System). 28 1/3 v. H. der einfachen Grundprämie[1]) und 2,1 v. H. der Prämienreserve (berechnet nach Grund- und Zusatzprämie)[2]) (5 Jahre)[3]. (Seit 1904 ist für neue Vers. eine andere Berechnungsart eingeführt, die jedoch erst 1909 in die Erscheinung tritt.)		**Plan A.** 20 v. H. (5 Jahre)[3]. **Plan B.** Neue Versicherungen werden nach Plan B nicht abgeschlossen.) **Besonderer Plan B.** Im 6., 7., 8. Versicherungsjahre je 10 v. H. der Tarifprämie, im 9. Jahre 12 v. H., im 10. Jahre 15 v. H., dann jedes Jahr 3 v. H. mehr. Meistbetrag 100 v. H.		

erhobenen Zuschläge zur Grundprämie. (Wo nichts besonderes angegeben ist, beziehen sich die Dividendensätze auf die Grund- und Zusatzprämien zusammen, die auch in der Tabelle in einer Summe erscheinen.)

3) Die Zahlung der Dividende beginnt .... Jahre nach dem Abschlusse der Versicherung.

Jahresprämien für eine Kapitalversicherung von 1000 Mark
(Der Versicherungsnehmer erhält die 1000 Mark im Alter von

Beitrittsalter	Hamburg		Hannover		Hannover		Karlsruhe	
	Janus (Akt.-Ges.)		Hannoversche Leb.-Vers.-Anst. (auf Gegenseitigkeit)		Preußischer Beamtenverein (auf Gegenseitigkeit)		Karlsruher Lebensversich. (auf Gegenseitigkeit)	
Jahre	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
20	24	—	23	90	—	—	24	20
21	24	90	24	50	21	62	24	80
22	25	70	25	20	22	32	25	50
23	26	50	25	90	23	06	26	20
24	27	60	26	80	23	84	27	—
25	28	60	27	60	24	67	27	80
26	29	80	28	60	25	55	28	70
27	30	90	29	60	26	49	29	60
28	32	10	30	70	27	50	30	70
29	33	30	31	80	28	58	31	80
30	34	60	33	10	29	73	33	—
31	35	50	34	50	30	97	34	30
32	37	—	35	90	32	30	35	70
33	38	50	37	50	33	73	37	20
34	40	30	39	20	35	24	38	80
35	42	20	41	—	36	87	40	60
36	44	30	43	—	38	64	42	60
37	46	60	45	20	40	55	44	70
38	49	—	47	50	42	62	47	—
39	51	80	50	10	44	86	49	60
40	54	80	52	90	47	32	52	50
41	58	10	56	10	50	02	55	60
42	61	90	59	60	53	02	59	—
43	66	—	63	40	56	37	62	80
44	70	70	67	80	60	13	67	—
45	76	—	72	70	64	38	71	80
46	81	60	78	40	69	22	77	30
47	88	70	84	90	74	77	83	70
48	97	10	92	50	81	21	91	—
49	—	—	101	40	88	78	99	60
50	—	—	112	10	97	81	109	90
	Plan A. 20 v. H. (4 Jahre)[2]. **Plan B.** (Erst 1904 eingeführt.) **Plan C.** 4 v. H. (4 Jahre)[3]		**Plan A.** 14 v. H. Auf die Grundprämie[1]) entfällt eine volle Dividende, auf die Zusatzprämie[2]) nur eine halbe (3 Jahre)[3]. **Plan C.** ($1\frac{1}{3}$ v. H.) Neue Versicherungen werden nach Plan C nicht mehr abgeschlossen.		**Plan C.** $4\frac{1}{2}$ v. H. der aus den Grundprämien[1]) angesammelten Prämienreserve (1 Jahr)[3].		**Plan C.** 3 v. H. (5 Jahre)[3].	

Anmerkungen 1 bis 3 siehe S. 124.

auf den Todesfall mit Abkürzung auf das 60. Lebensjahr.

60 Jahren; stirbt er vorher, so ist die Summe sogleich zahlbar.)

Leipzig		Lübeck		Magdeburg		Stettin		Beitrittsalter
Leb.-Vers.-Ges. zu Leipzig (auf Gegenseitigkeit)		Deutsche Leb.-Vers.-Ges. (Akt.-Ges.)		Wilhelma (Akt.-Ges.)		Germania (Akt.-Ges.)		
Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Jahre
25	40	—	—	22	90	25	90	20
26	20	24	90	23	70	26	50	21
27	—	25	70	24	50	27	10	22
27	80	26	50	25	30	27	80	23
28	60	27	30	26	20	28	60	24
29	60	28	20	27	20	29	50	25
30	40	29	10	28	20	30	40	26
31	40	30	20	29	20	31	30	27
32	60	31	20	30	30	32	40	28
33	40	32	20	31	50	33	50	29
34	60	33	20	32	80	34	80	30
36	—	34	40	34	20	36	10	31
37	20	35	70	35	70	37	50	32
38	60	37	20	37	30	39	—	33
40	20	38	80	39	10	40	60	34
41	80	40	70	41	—	42	40	35
43	60	42	80	43	10	44	30	36
45	40	45	—	45	40	46	40	37
47	60	47	50	47	90	48	70	38
49	80	50	10	50	60	51	20	39
52	40	53	10	53	50	54	—	40
55	20	56	20	56	70	57	—	41
58	40	59	80	60	30	60	40	42
61	80	63	80	64	30	64	10	43
65	80	68	30	68	80	68	30	44
70	40	73	30	74	—	73	10	45
75	40	—	—	—	—	—	—	46
81	40	—	—	—	—	—	—	47
88	20	—	—	—	—	—	—	48
96	20	—	—	—	—	—	—	49
105	80	—	—	—	—	—	—	50
Plan A/B. 42 v. H. der einfachen Grundprämie[1]) und 1½ v. H. der Summe der gezahlten Zusatzprämien[2]) (5 Jahre)[3]). **Plan B.** 3 v. H. bei lebensl ängl. Prämienzahlung, sonst 3 bis 4,6 v. H. der gezahlten Grundprämien[1]) und 1½ bis 2,9 v. H. der gezahlten Zusatzprämien[2]), je nach der Versicherungsdauer (5 Jahre)[3]).		**Plan A.** 20 v. H. (3 Jahre)[1]). **Plan B.** 2½ v. H. (3 Jahre)[1]).		**Plan A.** 24 v. H. (3 Jahre)[1]). **Plan B.** 3,05 v. H. (3 Jahre)[1]).		**Plan A.** 24 v. H. (2 Jahre)[1]). (Seit 1906 5 Jahre.) **Plan B.** 2¾ v. H. (2 Jahre)[3]). (Seit 1906: 2, 2½ oder 3 v. H., je nach der Versicherungsdauer) (5 Jahre)[3]).		

KLEINE MITTEILUNGEN.

Selbstfahrer auf französischen Eisenbahnen. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft hat, wie die Zeitg. des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen dem »Temps« entnimmt, einen wohlgelungenen Versuch mit einem selbstfahrenden Wagen, genannt »Automotrice«, gemacht, der bestimmt ist, auf Lokalbahnen bei Beförderung einer beschränkten Anzahl Reisender die gewöhnliche Lokomotive zu ersetzen. Die Versuchsfahrt, der die Spitzen der Betriebsverwaltung jener Eisenbahn sowie der Erfinder und Erbauer der neuen Selbstfahrer, Ingenieur Serpollet, beiwohnten, ging von Dijon nach Epinac-les-Mines. Das System beruht auf augenblicklicher Verdampfung. Zur Heizung werden die schweren Schieferöle von Autun und Allier verwandt. Der Motor kann in der Stunde auf ebener Strecke 60 km und bei Steigungen von 20 v. T. mindestens 20 km leisten. Die Vorrichtungen zur Leitung und Handhabung, Motor und Kessel befinden sich vorn am Wagen; dieser faßt 52 Personen und kann nötigenfalls noch andere Wagen ziehen und so insgesamt 150 Reisende befördern. Bei der Versuchsfahrt erreichte das Gesamtgewicht des Zuges 40 000 kg. Ein einziger Maschinist genügt für die Bedienung; die Ingangsetzung nimmt nur 10 Minuten in Anspruch. Der Berichterstatter des genannten Pariser Blattes hat mit Herrn Serpollet auch die Fahrt von Paris nach Dijon auf einem der neuen Serpollet-Wagen von 1906 mitgemacht. Bei dieser Fahrt soll die Geschwindigkeit 51 km in der Stunde und die Ersparnis gegenüber den alten Wagen ungefähr 33 v. H. betragen haben.

LITERATUR.

Karte von Marokko mit Übersicht der Verkehrswege und Botenposten, sowie der deutschen, englischen, französischen und spanischen Dampferlinien und mit statistischen Notizen von K. Langenbucher, Kartograph im Reichs-Postamt. Berlin 1906. Dietrich Reimer. Preis 1 Mark.

Die im Maßstabe von 1 : 2000000 entworfene Karte gewährt einen Überblick über die Geländegestaltung des großen und zukunftreichen nordwestafrikanischen Reichs, an dessen Erschließung für Handel und Verkehr deutscher Unternehmungsgeist und deutsche Tüchtigkeit schon jetzt einen erheblichen Anteil gewonnen haben. Die Karte wird für viele gerade jetzt willkommen sein, wo die Vertreter der beteiligten Mächte in Algeciras darüber beraten, wie die wirtschaftliche und politische Entwickelung von Marokko friedlich in geordnete Bahnen gelenkt werden kann. Für den Verkehrsbeamten bietet die Karte noch dadurch ein besonderes Interesse, daß sie den Umfang der deutschen Postanlagen in Marokko (vgl. Archiv von 1903, S. 81) durch Bezeichnung der Postorte und Darstellung der zwischen ihnen bestehenden Verbindungen veranschaulicht und auch die französischen Botenpostkurse erkennen läßt. Auf einer Nebenkarte im Maßstabe von 1 : 1000000 ist die Straße von Gibraltar mit der Lage des bisher sehr wenig bekannten Ortes Algeciras dargestellt.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 5. BERLIN, MÄRZ. **1906.**

Postscheck- und Giroverkehr in der Schweiz.

In der Schweiz ist am 1. Januar d. J. ein wichtiger neuer Dienstzweig der Post, der Postscheck- und Giroverkehr, ins Leben getreten. Der neue Dienst beruht auf einem Bundesgesetze vom 16. Juni 1905, das folgende Bestimmungen enthält:

> Art. 1. Die schweizerischen Posten besorgen neben den ihnen durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 5. April 1894 zugewiesenen Aufgaben im weiteren die Annahme, Auszahlung und Anweisung von Geldbeträgen im Postscheck- und Giroverkehre.
>
> Art. 2. Bei der Oberpostdirektion wird eine neue Dienstabteilung errichtet, bestehend aus einem Inspektor, einem Adjunkten, Sekretären I. und II. Klasse, Gehilfen I. und II. Klasse und Angestellten.
>
> Art. 3. Unter Vorbehalt späterer Regelung des neuen Dienstzweigs im Bundesgesetz über das Postwesen sorgt der Bundesrat durch eine Verordnung für alle zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen Maßnahmen.
>
> Die im Postscheck- und Giroverkehre zu erhebenden Gebühren und der den Rechnungsinhabern zu vergütende Zins sollen so festgestellt werden, daß die Kosten und das Risiko der Verwaltung gedeckt werden; es soll aber der Postverwaltung aus dem Betriebe des neuen Dienstzweigs kein Gewinn erwachsen.
>
> Art. 4. Der Bundesrat ist beauftragt, . . . die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes festzusetzen.

Die Vorgeschichte dieses Gesetzes geht bis zum Jahre 1900 zurück. Damals wurde im schweizerischen Nationalrat ein Antrag eingebracht, der ausführte, »daß es nicht nur in hohem Maße wünschbar, sondern geradezu notwenig sei, im schweizerischen Zahlungsverkehr Erleichterungen und Verbesserungen einzuführen, und daß zu untersuchen sei, ob dies nicht zunächst namentlich auch für das kleinere und mittlere Zahlungsgeschäft durch einen Scheck- und Giroverkehr der Post erreicht werden könnte«. Die Antragsteller hatten dabei die Verhältnisse in Österreich im Auge, wo die Einrichtung des Postscheck- und Giroverkehrs bekanntlich seit dem Jahre 1883 in Verbindung mit der Postsparkasse besteht und vom Publikum gern benutzt wird. Nach einstimmiger Annahme des Antrags durch den Nationalrat wurde das obige Gesetz ausgearbeitet und angenommen. Die näheren Bestimmungen über den neuen Dienst wurden in Anlehnung an die in Österreich bestehenden Vorschriften, jedoch mit manchen Abweichungen im einzelnen, durch eine Verordnung des Bundesrats vom 3. November 1905 getroffen. Hiernach und nach den weiter von der Oberpostdirektion zu der Verordnung erlassenen Ausführungsbestimmungen ist der schweizerische Postscheck- und Giroverkehr wie folgt geregelt.

Der Postscheck- und Girodienst wird unter der Oberaufsicht des Post- und Eisenbahndepartements des Bundesrats ausgeübt:

a) von der Oberpostdirektion, bei der eine neue Dienstabteilung mit der Bezeichnung »Inspektorat des Postscheck- und Giroverkehrs« eingerichtet worden ist;
b) von den Kreispostdirektionen — solche bestehen in Aarau, Basel, Bellinzona, Bern, Chur, Genf, Lausanne, Luzern, Neuenburg, St. Gallen und Zürich —, an deren Sitze je ein Postscheckbureau, jedes in zwei Abteilungen, die Zahlstelle und die Kontostelle, zerfallend, ins Leben getreten ist; ferner
c) von den Postbureaus (Postämtern) und den rechnungspflichtigen Postablagen (Postagenturen). Die Zahl der danach am Postscheck- und Giroverkehre beteiligten Postanstalten beläuft sich nach der neusten schweizerischen Poststatistik bei einer Gesamtzahl von 3714 schweizerischen Postanstalten auf 3093.

Die im Postscheck- und Girodienste beschäftigten Beamten und Unterbeamten bilden einen Bestandteil des Personals der Postverwaltung. Auf sie finden daher in jeder Beziehung die Bestimmungen über Wahl und Entlassung, Besoldungsverhältnisse, Befugnisse und Obliegenheiten des Postpersonals Anwendung. Die Beamten und Unterbeamten müssen auch, da der Postscheck- und Giroverkehr unter dem Schutze des Postgeheimnisses steht, über Angelegenheiten, die sich auf den Scheck- und Girodienst beziehen, in gleicher Weise Verschwiegenheit beobachten wie über Angelegenheiten, die den Postverkehr angehen. Insbesondere ist den Beamten und Unterbeamten, die mit dem neuen Dienste zu tun haben, untersagt, Mitteilungen an Dritte über den Verkehr der Inhaber von Postscheck- und Girorechnungen zu machen oder Dritten die Einsichtnahme in die Register oder Rechnungen zu erlauben.

Zur Teilnahme am Postscheck- und Giroverkehre sind Privatpersonen, Firmen, Behörden und Vereine jeder Art (auch solche Vereine, die nicht den Charakter einer juristischen Person haben) berechtigt. Dieselbe Person, Firma usw. kann unter Umständen mehrere Postscheck- und Girorechnungen unterhalten. So kann dem Inhaber einer Firma eine Geschäftsrechnung und eine Privatrechnung eröffnet werden; Geschäfte mit mehreren Niederlassungen können sich für jede dieser Niederlassungen eine besondere

Rechnung eröffnen lassen. Daß die schweizerische Postverwaltung auf die Beteiligung weitester Kreise des Publikums am Postscheck- und Giroverkehre rechnet, ergibt sich aus einer von der Oberpostdirektion erlassenen Verfügung, in der die Vorteile, die der neue Dienst dem Publikum bietet, wie folgt dargelegt sind: »Ein Geschäftsmann, der eine Postscheckrechnung besitzt, kann seine Kunden bei Zustellung der Rechnungen für gelieferte Waren einladen, die Beträge bei einer Poststelle auf seine Scheckrechnung einzuzahlen. Er kann der Rechnung einen Einzahlungsschein beilegen, der dann vom Kunden bei der Post mit dem Betrag abzugeben ist. Geschäftsreisende, die mit dem Inkasso betraut sind, können jeden Abend das einkassierte Geld bei irgend einer Poststelle einzahlen und den Betrag so auf die Rechnung ihrer Firma gutschreiben lassen. Industrielle, Gewerbetreibende, Handwerker, Landwirte usw., die z. B. einem Bankgeschäft eine Zahlung leisten oder ihm einen Betrag wollen zukommen lassen, haben nicht notwendig, sich deswegen an den Schalter des Bankhauses zu begeben oder das Geld mittels Group (Barsendung) oder Postanweisung einzusenden, sondern sie können bei einer beliebigen Poststelle auf die Postscheckrechnung der Bank einzahlen. Vereine können die Jahresbeiträge ihrer Mitglieder dadurch auf einfache Weise einkassieren, daß sie ihnen die Einladung zugehen lassen, bei irgend einer Poststelle auf die Scheckrechnung des Vereins einzuzahlen. Ähnlich können verfahren Versicherungsanstalten beim Einzug der Prämien, Zeitungs- und Zeitschriftenverleger beim Einzug von Abonnements- und Insertionsgebühren. Hypothekenzinsen können dadurch beglichen werden, daß bei einer Poststelle auf die Scheckrechnung des Gläubigers eingezahlt wird.«

Die Eröffnung einer Postscheck- und Girorechnung erfolgt auf Grund eines Gesuchs, das schriftlich bei einer Postanstalt oder einer Kreispostdirektion einzureichen ist. Für die Bewilligung derartiger Gesuche ist die Kreispostdirektion zuständig, wenn die Postscheck- und Girorechnung bei dem Scheckbureau des Postkreises, in dem der Antragsteller seinen Wohnsitz oder seine geschäftliche Niederlassung hat, eröffnet werden soll. Dagegen bedarf es zur Eröffnung einer Rechnung der Genehmigung der Oberpostdirektion, wenn der Antragsteller seine Scheck- und Girorechnung bei dem Scheckbureau eines anderen Postkreises führen lassen will oder wenn er seinen Wohnsitz oder seine Geschäftsniederlassung im Auslande hat. Die Genehmigung zur Eröffnung einer Postscheck- und Girorechnung wird im allgemeinen nur dann versagt, wenn die rechtlichen Verhältnisse des Gesuchstellers nicht klar liegen oder wenn er sich in Konkurs befindet oder fruchtlos ausgepfändet worden ist. Müssen Gesuche abgelehnt werden, so wird dies dem Antragsteller ohne Angabe von Gründen mitgeteilt. Wird ein Gesuch genehmigt, so wird der Antragsteller hiervon mit dem Ersuchen benachrichtigt, er möge durch Ausfüllung und Einsendung einer förmlichen Beitrittserklärung genaue, jede Verwechselung ausschließende Angaben über seine Person, Firma usw. machen und möge außerdem mitteilen, welche Personen zur Verfügung über sein Konto berechtigt seien. Eine Karte mit den Unterschriften aller verfügungsberechtigten Personen ist in doppelter Ausfertigung einzureichen. Spätere Änderungen der Firma usw. oder Änderungen in bezug auf die zur Verfügung über das Konto berechtigten Personen sind in gleicher Weise mitzuteilen; unterbleibt die Mitteilung, so hat der Rechnungsinhaber keinen Anspruch auf Ersatz des infolge der Unterlassung etwa entstehenden Schadens. Übrigens haben auch die Kontostellen der Scheckbureaus auf Grund des »Schweize-

rischen Handelsblatts« darüber zu wachen, ob Änderungen in bezug auf die Inhaber von Postscheck- und Girorechnungen eintreten; gegebenenfalls haben sie durch Vermittelung der Kreispostdirektion zu veranlassen, daß die Rechnungsinhaber die Änderung in der vorgeschriebenen Form anmelden.

Von dem Beitritt eines neuen Teilnehmers am Postscheck- und Girodienste wird der Postanstalt, in deren Bezirk der Teilnehmer wohnt, und außerdem dem Inspektorat des Postscheck- und Giroverkehrs Mitteilung gemacht. Dieses veranlaßt die Aufnahme des neuen Rechnungsinhabers in das von Zeit zu Zeit neu herauszugebende gedruckte Teilnehmerverzeichnis. Die Beitrittserklärungen verbleiben bei der Kreispostdirektion. Von den Unterschriftenkarten wird die eine der Zahlstelle, die andere der Kontostelle des Scheckbureaus, bei dem die Rechnung geführt werden soll, überwiesen. Die Kontostelle erhält gleichzeitig Anweisung wegen Anlegung der Rechnung, deren Eröffnung erfolgt, sobald der neue Teilnehmer die auf 100 Fr. bemessene Stammeinlage bei einer Postanstalt eingezahlt und die Kontostelle des Scheckbureaus den über die Einzahlung ausgefertigten Einzahlungsschein empfangen hat. Die Stammeinlage darf, solange die Rechnung besteht, nicht zurückgezogen werden; der Rechnungsinhaber kann also niemals Schuldner der Postverwaltung sein, sondern muß immer ein Guthaben von mindestens 100 Fr. besitzen. Die Führung der Rechnungen erfolgt durch die Kontostellen der Scheckbureaus in der Weise, daß für jeden Rechnungsinhaber ein monatlich zu erneuerndes Blatt benutzt wird. Am Kopfe jeder Rechnung wird außer Monat, Jahr und dem Namen des Scheckbureaus die Nummer und die Bezeichnung, unter der die Rechnung geführt wird, angegeben. Die Nummer der Rechnung wird auch auf den Unterschriftenkarten vermerkt.

Das Kontoguthaben eines Rechnungsinhabers wird — abgesehen von der Stammeinlage — durch die Einlagen gebildet, die dem Konto durch Bareinzahlungen oder durch Übertragung von einer anderen Rechnung (im Girowege) zugeführt werden. Die Höhe des Guthabens unterliegt keiner Beschränkung; die einzelnen Bareinlagen dürfen jedoch nicht mehr als 10 000 Fr. betragen.

Bareinzahlungen für eine Postscheck- und Girorechnung können durch den Rechnungsinhaber und durch jeden Dritten bei allen Scheckbureaus und bei allen zum Scheck- und Girodienste zugelassenen Postanstalten gemacht werden. Zu den Einzahlungen sind Einzahlungsscheine zu verwenden. Diese bestehen aus drei Teilen, nämlich 1. einem nach Vollziehung durch die Annahmestelle dem Einzahler zu verabfolgenden Empfangsscheine, 2. der für das zuständige Scheckbureau bestimmten, von der Annahmestelle zu vollziehenden Einzahlungsbescheinigung und 3. einem Abschnitt, auf dem der Einzahler Mitteilungen für den Rechnungsinhaber, zu dessen Gunsten die Einzahlung erfolgt, niederschreiben kann. Formulare zu den Einzahlungsscheinen werden von den Scheckbureaus und Postanstalten unentgeltlich abgegeben; Personen, Firmen usw., die öfter Einzahlungen leisten, können eine größere Zahl von Einzahlungsscheinen im voraus erhalten. Hefte mit Einzahlungsscheinen werden nur an solche Rechnungsinhaber verabfolgt, die sie an ihre Reisenden zur Benutzung unterwegs abgeben wollen. Außer den bar eingezahlten Beträgen werden dem Guthaben der Rechnungsinhaber auch die Geldbeträge eingehender Postanweisungen, ferner die auf Postaufträge eingezogenen Summen sowie fällige Nachnahmebeträge gutgeschrieben, wenn die Rechnungsinhaber es wünschen. Über derartige Beträge hat die Postanstalt, der die

Auszahlung obliegen würde, vorkommendenfalls in gleicher Weise wie über bar eingezahlte Beträge einen Einzahlungsschein auszufertigen. Ein Höchstbetrag ist für derartige Gutschriften im Gegensatze zu den Bareinzahlungen nicht vorgesehen. Außer den für den Rechnungsinhaber selbst bestimmten Postanweisungs-, Postauftrags- und Nachnahmebeträgen können auch die für Dritte bestimmten gleichartigen Gelder dem Konto eines Rechnungsinhabers gutgeschrieben werden, wenn die dritten Personen eine dahingehende Erklärung abgegeben haben und der Rechnungsinhaber einverstanden ist. Alle für Inhaber von Scheck- und Girorechnungen erfolgten Einzahlungen einschließlich der gutzuschreibenden Postanweisungs- usw. Beträge werden von den Annahmestellen in besonderen »Einzahlungsregistern« nachgewiesen. Die Einzahlungsscheine werden in jedem Falle der Kontostelle desjenigen Scheckbureaus zugestellt, bei dem die Rechnung, für die die Einzahlung bewirkt worden ist, geführt wird. Diese Stelle prüft die Einzahlungsscheine auf ihre Richtigkeit und vorschriftsmäßige Ausfertigung; Scheine, die Mängel aufweisen, werden an die Aufgabestelle zur Ergänzung, Neuausfertigung oder Richtigstellung zurückgesandt. Unrichtig geleitete Einzahlungsscheine werden ohne Verzug an das zuständige Scheckbureau überwiesen. Die richtig befundenen Scheine werden von der Kontostelle in das »Register der eingelangten Einzahlungsscheine« eingetragen; weiterhin werden die Beträge der Scheine den Konten, für die sie bestimmt sind, gutgeschrieben. Die Abschnitte werden von den Einzahlungsscheinen abgetrennt und den Rechnungsinhabern mit der nächsten Benachrichtigung über die Höhe des Kontoguthabens zugestellt. Von den näheren Einzelheiten des Verfahrens, wenn Beträge von einer Rechnung im Giroweg auf eine andere Rechnung übertragen werden sollen, wird weiter unten die Rede sein.

Verfügungen über die den Betrag der Stammeinlage übersteigenden Kontoguthaben können nur mittels Postschecks getroffen werden. Die Formulare zu den Postschecks werden den Rechnungsinhabern in Form von Postscheckheften von dem Inspektorat des Postscheck- und Giroverkehrs unentgeltlich überwiesen. In der Regel erhält ein Rechnungsinhaber jedesmal e i n Postscheckheft; Nachbestellungen auf Postscheckhefte sind von den Rechnungsinhabern durch Vermittelung ihres Postscheckbureaus oder der Kreispostdirektion ebenfalls an das Inspektorat des Postscheck- und Giroverkehrs zu richten. Die Postschecks müssen folgende handschriftliche Angaben tragen: Ort und Datum der Ausstellung, die Angabe der zu zahlenden oder im Girowege zu überweisenden Summe in Zahlen und Worten und die Unterschrift des Rechnungsinhabers oder seines Bevollmächtigten. Mittels der Postschecks kann über die Kontoguthaben, wenn es sich um Übertragungen im Girowege handelt, ohne Einschränkung verfügt werden; Barauszahlungen sind dagegen ohne weiteres nur bis zum Betrage von 10 000 Fr. für den Tag zulässig, während es, wenn die Auszahlung einer höheren Summe gewünscht wird, einer zwei Tage zuvor abzugebenden schriftlichen Mitteilung bedarf, damit das erforderliche Bargeld für die auszahlende Stelle rechtzeitig beschafft werden kann. Alle Postschecks lauten auf den Inhaber. Dieser kann sich des Schecks in der Weise bedienen, daß er den Betrag durch ein Scheckbureau oder eine Postanstalt an sich oder eine dritte Person auszahlen oder ihn im Girowege seinem eigenen Konto oder demjenigen irgend eines Rechnungsinhabers, an den er eine Zahlung zu leisten hat, gutschreiben läßt. Auch die Weitergabe des Schecks an eine andere Person, die den Scheck dann in gleicher Weise verwenden kann, ist zulässig. Zu bemerken ist aber, daß Postschecks nur

während eines Monats, vom Tage der Ausstellung ab gerechnet, gültig sind und daß den Postschecks, die nicht innerhalb dieser Frist zur Auszahlung oder zur Gutschrift im Girowege eingereicht werden, keine Folge gegeben wird.

Voraussetzung für die Auszahlung eines Postschecks oder dessen Gutschrift auf das Konto eines anderen Rechnungsinhabers ist immer, daß der Betrag des Schecks das Guthaben des Scheckausstellers abzüglich der Stammeinlage nicht übersteigt. Sollte letztes doch der Fall sein, so hat die Kontostelle des Scheckbureaus den Scheck zu beanstanden und an die Kreispostdirektion zu berichten. Diese fordert den Rechnungsinhaber zur Äußerung auf und berichtet an die Oberpostdirektion. Ergibt sich, daß ein Versehen oder Mißverständnis vorliegt, so läßt die Oberpostdirektion die Angelegenheit beruhen, sofern der Scheckaussteller den Postscheck zurückzieht und für den etwa entstandenen Schaden aufkommt. Wiederholen sich die Versehen, so wird dem Scheckaussteller die Rechnung gekündigt. Liegt der Verdacht vor, daß der Scheck in betrügerischer Absicht auf einen zu hohen Betrag ausgestellt worden ist, so wird alsbald die Kündigung der Rechnung ausgesprochen und es wird unter Umständen im gerichtlichen Wege gegen den Aussteller des Schecks eingeschritten. Dies geschieht auch, wenn eine Person, der kein Scheck- und Girokonto eröffnet worden ist, unter Benutzung eines mißbräuchlich erlangten Formulars einen Postscheck ausstellt.

Das Verfahren, wenn der Inhaber eines Postschecks die Auszahlung des Betrags, über den der Scheck lautet, wünscht, ist verschieden, je nachdem die Auszahlung der Summe beim Postscheckbureau oder bei einer Postanstalt gewünscht wird. Im ersten Falle ist der Scheck am Schalter desjenigen Scheckbureaus, bei dem die Rechnung des Scheckausstellers geführt wird, einzureichen. Die Schecks dürfen in diesem Falle kein Indossament tragen, auch soll eine Person, an die die Zahlung geleistet werden soll, nicht genannt sein. Ist ausnahmsweise doch ein Zahlungsempfänger angegeben, so darf das Scheckbureau den Betrag nur auszahlen, wenn der als Empfänger Bezeichnete den Scheck persönlich vorweist und der Schalterbeamte den Vorweiser kennt. Der Schalterbeamte prüft den Scheck, namentlich nach der Richtung, ob die Unterschrift des Ausstellers mit der Unterschrift auf der Unterschriftenkarte übereinstimmt und ob die Gültigkeitsfrist noch nicht abgelaufen ist. Wird die Unterschrift als richtig erkannt und ergeben sich sonst keine Mängel, so wird der Scheck zunächst der Kontostelle des Scheckbureaus überwiesen. Diese prüft den Scheck ebenfalls und überzeugt sich ferner, ob sich der Betrag des Schecks innerhalb des Guthabens des Ausstellers hält. Ergeben sich hierbei keine Anstände, so wird der Betrag von dem Konto des Scheckausstellers mit dem Zusatze »B« (Barzahlung) abgeschrieben und der Scheck, nachdem er mit dem Vermerke »visiert« und dem Namenszuge des Beamten, der die Lastschrift bewirkt hat, versehen und in ein »Verzeichnis der visierten Schecks« eingetragen ist, an die Zahlstelle gegeben. Bei dieser wird der Scheck in das »Verzeichnis der bezahlten Schecks« eingetragen, worauf die Auszahlung erfolgt und der Scheck mit dem Stempelabdrucke »Bezahlt« versehen wird. Eine Quittung braucht auf dem Scheck nicht vorhanden zu sein, doch werden quittierte Schecks nicht beanstandet.

Ein Postscheck, dessen Betrag bei einer Postanstalt abgehoben werden soll, ist an ein beliebiges Scheckbureau abzugeben oder im frankierten Umschlage zu übersenden; auf der Rückseite des Schecks muß die Person oder Firma, an die die Auszahlung des Betrags bewirkt werden soll, mit genauer

Angabe der Adresse genannt sein. Schecks, deren Aussteller dem Bereich eines anderen Scheckbureaus angehören, werden ohne Verzug an das zuständige Scheckbureau weitergesandt. Die auf das eigene Scheckbureau lautenden Schecks werden von der Kontostelle des Bureaus auf ihre ordnungsmäßige Ausfertigung, Richtigkeit der Unterschrift usw. geprüft und, wenn keine Mängel vorhanden sind, in das »Register der eingelangten Schecks«, und zwar in die Spalte für die durch Zahlungsanweisungen zu erledigenden Schecks eingetragen und von dem Konto des Scheckausstellers mit dem Zusatz »A« (Anweisung) abgeschrieben. Demnächst wird eine Zahlungsanweisung an die auf der Rückseite des Schecks angegebene Adresse ausgefertigt. Die Zahlungsanweisung lautet in der Regel auf die Postanstalt, in deren Bezirke der Zahlungsempfänger wohnt, und wird an diese unter Umschlag übersandt. Die Postanstalt hat den Betrag nach Empfang der Zahlungsanweisung dem Empfänger ins Haus zu senden, falls dieser nicht die Zustellung auf anderem Wege wünscht. Zahlungsanweisungen über mehr als 10000 Fr. dürfen von den Postanstalten nur ausgezahlt werden, wenn sie die besondere Ermächtigungsformel: »Diese Anweisung lautend auf ...... Fr. darf ausgezahlt werden. Das Scheckbureau N. N.« tragen. Wünscht der Inhaber eines Postschecks die telegraphische Übersendung des Betrags, so stellt die Kontostelle des Scheckbureaus die Zahlungsanweisung auf die Zahlstelle des Scheckbureaus aus, worauf diese den Betrag durch telegraphische Postanweisung nach Abzug der Gebühr für das Telegramm an den Empfangsberechtigten übersendet. Wohnt die Person oder Firma, an die auf Grund eines Postschecks Zahlung geleistet werden soll, im Auslande, so wird die Zahlungsanweisung ebenfalls auf die Zahlstelle des Scheckbureaus ausgestellt, die den Betrag nach Abzug der Postanweisungsgebühr mittels internationaler Postanweisung an den Empfänger zu übermitteln hat.

Soll der Betrag eines Postschecks einem anderen Rechnungsinhaber gutgeschrieben werden (Giroverkehr), so ist der Scheck in derselben Weise, wie wenn die Auszahlung bei einer Postanstalt gewünscht wird, an ein beliebiges Postscheckbureau einzusenden. Die Kontostelle des Scheckbureaus, bei dem die Rechnung des Scheckausstellers geführt wird, prüft den Scheck in der früher angegebenen Weise. Ergeben sich dabei keine Anstände, so wird der Scheck in das »Register der eingelangten Postschecks« eingetragen, und zwar entweder in die Spalte »Zum Giro im eigenen Kreise« oder in die Spalte »Zum Giro in Verbindung mit anderen Kreisen, Lastschriften«, je nachdem das Konto, dem der Betrag gutgeschrieben werden soll, dem Bereiche des eigenen Scheckbureaus angehört oder nicht. Weiterhin werden die Beträge der Schecks zunächst von den Konten der Aussteller mit dem Zusatze »G« (Giro) abgeschrieben. Alsdann erfolgt entweder, nämlich wenn der Giroempfänger dem eigenen Bureau angehört, die Gutschrift in dessen Rechnung, oder die Schecks werden mit Anschreiben dem Scheckbureau, bei dem die Rechnung des Giroempfängers geführt wird, übersandt. Die Kontostelle dieses Scheckbureaus bewirkt die Gutschrift, nachdem sie den Scheck im »Register der eingelangten Schecks«, und zwar in der Spalte »Zum Giro in Verbindung mit anderen Kreisen, Gutschriften« gebucht hat. Lastschriften und Gutschriften auf Grund von Postschecks müssen stets in einem und demselben Monate bewirkt werden; auf das Datum der Ausstellung der Schecks kommt es dabei nicht an.

Der Aussteller eines Postschecks ist der Postverwaltung gegenüber zum Widerrufe des Schecks berechtigt. Einem dementsprechenden Verlangen, das schriftlich oder auf telegraphischem Wege ausgesprochen werden kann,

wird aber nur Folge gegeben, wenn die Auszahlung noch nicht erfolgt oder die Zahlungsanweisung oder Postanweisung noch nicht versandt oder der Betrag dem Bezugsberechtigten noch nicht gutgeschrieben ist. Die durch den Widerruf entstehenden Portokosten oder Telegrammgebühren hat der Scheckaussteller zu tragen. Werden Kontoguthaben gepfändet oder gerät ein Rechnungsinhaber in Konkurs, so wird die Rechnung gesperrt und die etwa gleichwohl ausgestellten Postschecks werden nicht berücksichtigt. Die Sperre wird erst aufgehoben, wenn das zuständige Betreibungsamt oder Konkursamt der Postverwaltung eine die Freigabe des Kontos gestattende Mitteilung hat zukommen lassen. Beim Ableben eines Rechnungsinhabers haben sich die Kreispostdirektionen bei den gesetzlichen Erben oder deren gesetzlichem Vertreter zu erkundigen, ob die Postscheck- und Girorechnung weiterzuführen oder aufzuheben sei. Im letzten Falle muß schriftlich angegeben werden, wer zur Verfügung über das Kontoguthaben berechtigt ist.

Benachrichtigungen über die eingezahlten und abgeschriebenen Beträge (Kontoauszüge) werden den Inhabern von Postscheck- und Girorechnungen am 15. und letzten Tage jedes Monats übersandt. Diese Benachrichtigungen erfolgen unentgeltlich mittels frankierten Briefes. Auf begründetes Gesuch kann von der Oberpostdirektion eine häufigere (wöchentliche oder auch tägliche) Benachrichtigung solcher Rechnungsinhaber angeordnet werden, deren Rechnungsumsatz oder deren geschäftliche Verhältnisse eine solche Ausnahme als gerechtfertigt erscheinen lassen; für derartige häufigere Benachrichtigungen darf die Postverwaltung eine besondere Gebühr bis zu 1 Fr. für den Monat erheben. Sind in einem Konto Änderungen nicht eingetreten, so unterbleibt die Übersendung eines Kontoauszugs. Mit den Benachrichtigungen werden den Rechnungsinhabern die Abschnitte der Einzahlungsscheine, von denen oben die Rede war, übersandt. Da diese Abschnitte sonach in der Regel nur zweimal im Monat an die Rechnungsinhaber übermittelt werden, so sind sie zu Mitteilungen eiliger Art im allgemeinen nicht geeignet.

Die Gebühren für den Postscheck- und Giroverkehr sind wie folgt festgesetzt:

1. bei Einzahlungen: 5 Ct. für je 100 Fr. oder einen Teil davon;
2. bei Auszahlungen:
   a) wenn die Abhebung des Betrags bei einem Postscheckbureau erfolgt: bis zum Betrage von 5000 Fr.: 5 Ct. für je 100 Fr. oder einen Teil davon; über den Betrag von 5000 Fr. hinaus: 5 Ct. für je 200 Fr. oder einen Teil dieser Summe;
   b) wenn die Abhebung bei einer Postanstalt erfolgt: dieselbe Gebühr wie zu a), zuzüglich einer festen Gebühr von 5 Ct. für jede Auszahlung;
3. bei Übertragungen von einer Rechnung auf eine andere (Giroverkehr): 10 Ct. für je 1000 Fr. oder einen Teil davon.

Die Gebühren sind von demjenigen Rechnungsinhaber zu entrichten, zu dessen Gunsten die Einzahlung erfolgt oder zu dessen Lasten die Auszahlung oder Übertragung bewirkt wird. Eine Barzahlung der Gebühren findet nicht statt, diese werden vielmehr dem Konto des Rechnungsinhabers zur Last geschrieben. Bei der Gutschrift von Postanweisungs-, Postauftrags- oder Nachnahmebeträgen werden die Gebühren nach dem Gesamtbetrage der Gutschrift berechnet. Im Vergleiche zu den schweizerischen Postanweisungsgebühren sind die Gebühren für den Post-

scheck- und Giroverkehr gering bemessen, wie folgende Gegenüberstellung beweist:

Betrag	Post-anweisungs-gebühr	Gebühr für die		
		Übertragung auf ein anderes Konto	Auszahlung beim Postscheck-bureau	Auszahlung bei einer Postanstalt
100 Fr.	20 Ct.	10 Ct.	5 Ct.	10 Ct.
300 -	40 -	10 -	15 -	20 -
500 -	60 -	10 -	25 -	30 -
1 000 -	110 -	10 -	50 -	55 -
5 000 -	550 -	50 -	250 -	255 -
10 000 -	1 100 -	100 -	375 -	380 -

Die Korrespondenz der Rechnungsinhaber mit den Postbehörden und Dienststellen des Postscheck- und Giroverkehrs ist portopflichtig, namentlich muß für die Briefe mit Postschecks an die Postscheckbureaus das Porto nach dem gewöhnlichen Tarif (Ortsverkehr 5 Ct., sonstiger Verkehr 10 Ct.) entrichtet werden. Die zwischen den Postdienststellen vorkommenden Korrespondenzen, die sich auf den Postscheck- und Giroverkehr beziehen, sind portofrei. Alle Kontoguthaben, einschließlich der Stammeinlage, werden mit 1,8 v. H. verzinst; Bruchteile unter 1 Fr. bleiben dabei unberücksichtigt; ferner sind die den Betrag von 100 000 Fr. übersteigenden Teile der Guthaben unverzinslich. Soweit eine Verzinsung erfolgt, beginnt sie mit dem auf die Einzahlung oder Gutschrift folgenden 1. oder 16. Monatstag und endigt mit dem der Auszahlung oder Abschreibung vorangegangenen 15. oder letzten Tage des Monats. Die Zinsen werden alljährlich durch das Inspektorat des Postscheck- und Giroverkehrs berechnet. Dieses veranlaßt, daß jede Kreispostkasse den Jahresbetrag der auf das Postscheckbureau des Kreises entfallenden Zinsen an dieses bar mittels Einzahlungsscheins zahlt; darauf bewirkt die Kontostelle des Postscheckbureaus die Gutschrift der Zinsen in den einzelnen Konten, nachdem sie zuvor den Einzahlungsschein in gewöhnlicher Weise in das Register der eingelangten Einzahlungsscheine eingetragen hat.

Die Aufhebung einer Postscheck- und Girorechnung kann durch die Oberpostdirektion jederzeit bewirkt werden, wenn eine der Voraussetzungen, unter denen die Eröffnung einer Rechnung abgelehnt werden kann, eingetreten ist. Außerdem ist die Aufhebung zulässig, wenn der Inhaber die Rechnung mißbräuchlich benutzt oder die Vorschriften der Verordnung über den Postscheck- und Giroverkehr wiederholt verletzt hat. Rechnungen von Personen oder Firmen, die im Auslande wohnen, können jederzeit ohne Angabe von Gründen aufgehoben werden. Die Aufhebung wird dem Rechnungsinhaber eintretendenfalls mit Angabe des Tages, an dem sie wirksam wird, mitgeteilt. Der Inhaber einer Rechnung seinerseits kann die Rechnung mit 14 tägiger Frist kündigen; die Kündigung muß dem Postscheckbureau, bei dem die Rechnung geführt wird, schriftlich angezeigt werden. Nach Empfang der Mitteilung über die Aufhebung der Rechnung oder nach Absendung des die Kündigung enthaltenden Schreibens darf der Rechnungs-

inhaber über sein Guthaben nicht mehr durch Schecks verfügen. Etwa gleichwohl noch ausgestellte Postschecks werden nicht berücksichtigt; die noch vorkommenden Einzahlungen werden den Einzahlern zurückgegeben. Die Abwickelung einer aufgehobenen oder gekündigten Rechnung erfolgt in der Weise, daß die Rechnung abgeschlossen und das sich ergebende Guthaben einschließlich der Stammeinlage und der aufgelaufenen Zinsen dem Rechnungsinhaber zur Verfügung gestellt wird. Gegen Rückgabe der unbenutzten Postscheckformulare erfolgt die Auszahlung des Guthabens.

Eine Verantwortlichkeit übernimmt die schweizerische Postverwaltung im Postscheck- und Giroverkehr insofern, als sie für den Verlust von Postscheckbeträgen in gleicher Weise wie für den Verlust von Postanweisungsbeträgen vollen Ersatz leistet. Anderseits haftet jeder Rechnungsinhaber für die Folgen, die aus mißbräuchlicher Verwendung oder aus dem Abhandenkommen der ihm von der Postverwaltung überlassenen Postscheckformulare entstehen. Für die verspätete Auszahlung oder Gutschrift von Postscheckbeträgen leistet die Postverwaltung, sofern die Verspätung 24 Stunden übersteigt, eine Entschädigung von 15 Fr. Hat die verspätete Auszahlung aber ihren Grund darin, daß die Auszahlungsstelle nicht über die erforderliche Barschaft verfügte, so tritt eine Entschädigungspflicht nur ein, wenn die Verspätung mehr als 5 Tage ausmacht.

Die im Postscheck- und Giroverkehre verfügbaren Gelder werden abzüglich eines genügenden Betriebsfonds, der in den Kassen der Kreispostdirektionen und Postanstalten verfügbar sein muß, von der Oberpostdirektion unter Mitwirkung des eidgenössischen Finanzdepartements zinstragend angelegt. Die Anlage hat so zu geschehen, daß jederzeit ausreichende Barmittel verfügbar gemacht werden können. Als Regel gilt, daß ungefähr ein Drittel des Geldes in inländischen Staatspapieren (Bund, Bundesbahnen, Kantone, Gemeinden) und zwei Drittel in Bankdepots (bei Kantonal- oder anderen Emissionsbanken) angelegt sein sollen. Die deswegen zwischen der Oberpostdirektion und den Banken zu vereinbarenden Verträge unterliegen der Genehmigung des Bundesrats.

Über die Gestaltung des Abrechnungsverfahrens im schweizerischen Postscheck- und Giroverkehr sei kurz folgendes angeführt. Bei den Postanstalten werden die Gesamtsummen der für Postscheck- und Girorechnungen gemachten Einzahlungen in die täglichen und monatlichen Abschlüsse als Schuld und die Gesamtsummen der ausgezahlten Zahlungsanweisungen als Forderung aufgenommen. Die Monatsbeträge der Ein- und Auszahlungen werden als empfangener Zuschuß oder abgelieferter Überschuß verrechnet. Die Kontrolle, ob die Postanstalten die richtigen Summen gebucht und verrechnet haben, wird durch die Kreispostkontrollen (Rechnungsstellen der Kreispostdirektionen) vorgenommen, deren jeder zu dem Zwecke allmonatlich, und zwar spätestens zum 23. jedes Monats vom Inspektorat des Postscheck- und Giroverkehrs ein Verzeichnis übermittelt wird, in dem die aus dem Postscheck- und Giroverkehre für den abgelaufenen Monat zu Lasten und zu Gunsten jeder Postanstalt zu verrechnenden Beträge angegeben sind. Die Kassenführung der Zahlstellen der Postscheckbureaus entspricht im allgemeinen der der Postämter. In den Tages- und Monatsabschlüssen dieser Zahlstellen erscheinen als Schuld: die empfangenen Barzuschüsse nebst den für Inhaber von Postscheck- und Girorechnungen bar geleisteten Einzahlungen und als Forderung: die auf Grund visierter Schecks bewirkten Auszahlungen, die Beträge der auf Grund von Zahlungsanweisungen erledigten Schecks und endlich die verbleibenden Barbestände. Die für den Monat sich ergebenden Gesamtsummen der Ein- und Auszahlungen werden

durch die Kreispostkontrollen wie bei den Postanstalten auf Grund von Mitteilungen des Inspektorats des Postscheck- und Giroverkehrs kontrolliert. Abgesehen von den täglichen Abschlüssen hat die Zahlstelle jedes Postscheckbureaus täglich die Schlußsummen des Verzeichnisses der von ihr bezahlten Schecks mit der Tagessumme des bei der Kontostelle geführten Verzeichnisses der visierten Schecks zu vergleichen; die dabei etwa hervortretenden Unterschiede müssen aufgeklärt werden. Nach Fertigstellung der Monatsabschlüsse, spätestens am 4. des neuen Monats früh, haben die Postanstalten die Einzahlungsregister sowie die Auszahlungsregister nebst den erledigten Zahlungsanweisungen, die Zahlstellen der Postscheckbureaus dieselben Register nebst den Zahlungsanweisungen und außerdem die Verzeichnisse der bezahlten Schecks nebst den Schecks selbst an das Inspektorat des Postscheck- und Giroverkehrs einzusenden.

Die Kontostellen der Scheckbureaus ermitteln wochentäglich zu einer ein für allemal feststehenden Stunde die Summe der seit der gleichen Stunde des vorhergehenden Wochentags bei ihr aus dem eigenen Kreise und aus anderen Kreisen eingegangenen Einzahlungsscheine, die Summe der während derselben Zeit eingegangenen Postschecks und außerdem die Summe der durch Barzahlung bei der Zahlstelle des Postscheckbureaus oder durch Ausstellung von Zahlungsanweisungen für Postanstalten des eigenen Kreises und für Postanstalten anderer Kreise erledigten Postschecks. Die Summen werden jedesmal dem Inspektorat des Postscheck- und Giroverkehrs mitgeteilt; dieses stellt auf Grund der Mitteilungen täglich eine Übersicht über den gesamten Postscheck- und Giroverkehr auf. Die Postscheck- und Girorechnungen werden bei den Kontostellen der Postscheckbureaus spätestens am Morgen des 3. des folgenden Monats abgeschlossen. Dabei werden die im Laufe des Monats aufgekommenen, von den Guthaben abgeschriebenen Gebühren nach Ermittelung der für jede Rechnung sich ergebenden Summe in eine Zusammenstellung aufgenommen, deren Schlußsumme durch Ausstellung einer auf die Kreispostkasse lautenden Zahlungsanweisung an diese Kasse abgeführt wird, um weiter an die Bundeskasse abgeliefert zu werden. Auch die Schlußsummen der Rechnungen werden in eine Zusammenstellung übertragen und aufgerechnet. Um die richtige Führung der Postscheck- und Girorechnungen zu kontrollieren, wird von der Kontostelle jedes Scheckbureaus nach Abschluß aller Register für den abgelaufenen Monat ein Abschluß aufgestellt, in dem auf der einen Seite die Summen der in den Rechnungen als Gutschriften und auf der anderen Seite die Summen der in den Rechnungen als Lastschriften gebuchten Beträge erscheinen, und zwar:

a) als Gutschriften:
   - die Gesamtsumme der Einzahlungen für die bei dem Scheckbureau geführten Rechnungen (auf Grund des Registers über eingelangte Einzahlungsscheine);
   - die Summe der Gutschriften im Giroverkehr aus dem eigenen Kreise (auf Grund des Registers der eingelangten Schecks, Spalte »Zum Giro im eigenen Kreise«) und
   - die Summe der Gutschriften im Giroverkehre mit anderen Kreisen (auf Grund desselben Registers, Spalte »Zum Giro in Verbindung mit anderen Kreisen, Gutschriften«);

b) als Lastschriften:
   - die Summe der durch die Zahlstelle des Scheckbureaus bezahlten Schecks (auf Grund des Verzeichnisses der bezahlten Schecks, das mit dem der visierten Schecks übereinstimmen muß);

die Summe der ausgestellten Zahlungsanweisungen (auf Grund des Registers der ausgestellten Zahlungsanweisungen);
die Summe der Lastschriften im Giroverkehr aus dem eigenen Kreise (auf Grund des Registers der eingelangten Schecks, Spalte »Zum Giro im eigenen Kreise«);
die Summe der Lastschriften im Giroverkehre mit anderen Kreisen (auf Grund desselben Registers, Spalte »Zum Giro in Verbindung mit anderen Kreisen, Lastschriften«) und endlich
die Summe der Gebühren (auf Grund der Monatszusammenstellung).

Der Unterschied zwischen der Gesamtsumme der Gutschriften und der der Lastschriften muß der Zunahme oder Abnahme der Gesamtsumme der Kontoguthaben gegenüber der Gesamtsumme dieser Guthaben am Schlusse des vorhergehenden Monats entsprechen.

Die ältesten deutschen Verkehrsabgaben.*)

Von Dr. A. Schmidt, Ober-Postinspektor in Berlin.

Die germanischen Völker waren zur Zeit ihres Eintritts in die Geschichte weder in wirtschaftlicher Beziehung noch nach ihrer Kulturstufe und ihrer politischen Organisation imstande, einen öffentlichen Nachrichtendienst zu unterhalten. Sie hatten auch kein Bedürfnis danach. Noch im ganzen Mittelalter bewegte sich in Deutschland das Leben der Menschen politisch und sozial in engen geschlossenen Kreisen, die Pflege der Bildung zog sich zurück in die Klöster und wurde Jahrhunderte lang nur von den Spitzen der Gesellschaft geübt. Ein wirtschaftliches Interesse, das über die engen Grenzen der Fronhofs-Herrschaft, der man angehörte, oder über die Mauern der Stadt hinaus die Menschen miteinander verbunden hätte, bestand nicht. Der Deutsche zog überhaupt die ungestörte Abgeschlossenheit seines Grundbesitzes vor. Mit Recht sagt daher Huber: »Postähnliche Einrichtungen können nicht in Zeiten existiert haben, in welchen, wie z. B. unter den

*) Benutzte Quellen:
Bücher: Die Entstehung der Volkswirtschaft.
Falke: Die Geschichte des deutschen Zollwesens.
Huber: Die geschichtliche Entwickelung des modernen Verkehrs.
Hüllmann: Deutsche Finanzgeschichte des Mittelalters.
Lindau: Geschichte der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Dresden.
Quetsch: Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein.
Sachsenspiegel: Ausgabe von Homeyer.
Schwabenspiegel: Ausgabe von Gengler.
Sohm: Die Entstehung des deutschen Städtewesens.
Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Jahrg. 1904.
Waitz: Deutsche Verfassungsgeschichte.
Weißenborn: Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter u. a. m.

Karolingern, noch die erforderlichen wirtschaftlichen und politischen Voraussetzungen und ein intensives Bedürfnis ermangelten.«

Zwar wird von verschiedenen Seiten, wie von Le Quieu de la Neufville, Beust und Matthias behauptet, daß Karl der Große i. J. 807 drei Postkurse errichtet habe, den einen nach Italien, den anderen nach Deutschland und den dritten nach Spanien. Doch schöpften diese Schriftsteller aus einer anfechtbaren, erst aus dem 16. Jahrhunderte stammenden Quelle (Taboëtius). Die aus der Zeit Karls des Großen herrührenden Urkunden enthalten nichts über eine regelmäßige Anstalt zur Beförderung seiner Gesandten, Beamten und Sendschreiben. Auch Einhart, der gewissenhafte und ausführliche Biograph Karls des Großen, erwähnt nichts von Posteinrichtungen. Überhaupt war und blieb der Privatverkehr noch jahrhundertelang nach Karl dem Großen dürftig und spärlich. Nur die Universitäten, Bischöfe und Klöster unterhielten später besondere Boten. Weitere Kreise hatten kein Bedürfnis nach einer postmäßigen Verbindung, da die Kenntnis der Schriftsprache noch nicht Gemeingut geworden, das geistige Leben des Volkes überhaupt noch wenig entwickelt war. Erst vom 12. Jahrhundert ab bildete sich infolge des Aufblühens der Städte das Botenwesen aus.

Aber ungeachtet des Mangels an einer postmäßigen Einrichtung bestand doch bereits im frühen Mittelalter ein beschränkter Güterumlauf: der Handel. Dieser unterschied sich in den auswärtigen Handel (Großhandel) und den in den Städten ansässigen Kleinhandel. Zu letztem gehörten alle, welche »Pfennwerte verkaufen für den armen Mann«. Die wohlhabenden Leute pflegten auf den Wochen- und Jahrmärkten ihren Bedarf unmittelbar von den fremden Marktleuten zu kaufen, der Kleinhändler dagegen versorgte mit seinen Vorräten die ärmeren Klassen. Aber es handelte sich hierbei nur »um eine Ausnahme von dem System des direkten Austausches (zwischen Produzenten und Konsumenten), nicht um ein konstitutives Element der ganzen Wirtschaftsordnung. Die Hauswirtschaft in der Zeit bis zu den Karolingern wie die Stadtwirtschaft des frühen Mittelalters wurde nur an der Oberfläche gestreift, die innere Struktur des wirtschaftlichen Lebens aber dadurch nicht berührt.

Der (Wander-) Handel dieser beiden wirtschaftlichen Entwickelungsstufen wurde ausschließlich von fremdländischen Kaufleuten besorgt. Die freien Franken trieben keinen Handel, nur die im Rechte niedriger Stehenden und die rechtlosen Fremden.

Zu den Zeiten der Karolinger werden wir sogar am Mittelrheine vergebens nach inländischen Kaufleuten oder kaufmännischen Genossenschaften suchen. Wir wissen, daß mit dem Sturze Roms der Welthandel auf Constantinopel überging, bis im 7. Jahrhunderte die Araber begannen, den Handelsverkehr über Bagdad zu leiten. Später rissen an Stelle von Byzanz die italienischen Städterepubliken, insbesondere das mächtige Venedig, den Mittelmeerhandel an sich. Italienische Kaufleute brachten die orientalischen Erzeugnisse nach Deutschland. U. a. hatten sie i. J. 996 von Otto III. das Recht erhalten, ihre Waren an deutschen Orten öffentlich feilzuhalten. Die »Lombarden« wanderten mit ihren Waren durch Deutschland und verkauften sie hauptsächlich durch Hausieren. Wir finden dieses handeltreibende Volk im ganzen Mittelalter unter dem Namen Gewürzkrämer, Cauwerzi, Gowertschen.

Die aus dem Orient über Constantinopel kommenden Waren wurden von den Avaren, die seit der zweiten Hälfte des 6. Jahrhunderts an der Mitteldonau herrschten, auf dem Landwege durch Ungarn nach Deutschland gebracht.

Ferner wurde seit dem 7. Jahrhundert im damaligen nordwestlichen Deutschland, also in dem heutigen Niedersachsen und den Niederlanden bis in das nordwestliche Frankreich, ein ansehnlicher Küstenhandel durch die Dänen, Sachsen und Friesen betrieben. Die wichtigsten Stapelplätze für diesen Handel waren Wyck de Duurstede und Sluis (Sclusae, Clusium).

Auf meist zweirädrigen, von Ochsen — später von Pferden — gezogenen Karren oder zu Schiffe beförderten die Kaufleute ihre Waren selbst von Ort zu Ort, von Markt zu Markt. Aller Handel ward in der Weise betrieben, daß der Kaufmann mit seinen Waren umherzog, sei es, um sie in der Fremde feilzubieten, oder die, welche er hier gekauft hatte, nach der Heimat zu bringen, oder auch hausierend Verkehr mit allem möglichen zu treiben. Bis in das 15. Jahrhundert hinein bildete die Warenbeförderung einen integrierenden Teil des Handelsbetriebs; der Kaufmann war zugleich sein eigener Frachtführer.

Dieser (Groß-) Handel war es nun, von dem man die ersten Verkehrsabgaben erhob. Es waren Handelsabgaben in der Gestalt von Zöllen.

Der heutige Begriff des Zolles weicht ganz erheblich von der mittelalterlichen Bedeutung ab. Heute versteht man nach deutschem Verwaltungsrecht unter Zöllen nur jene Gruppe der indirekten Steuern, die als Grenzzölle beim Eingang ausländischer Waren über die Grenze des deutschen Zollgebiets erhoben werden. Im mittelalterlichen Sinne dagegen bedeutet Zoll ganz allgemein die Abgabe für die Erlaubnis, ein fremdes Gebiet zu berühren oder zum Zwecke des Warenverkaufs darin zu verweilen, oder mit anderen Worten »die Entschädigung für eine vom Staate oder von dessen Vertretern dem Handel und der Frachtbewegung dargebotene Förderung« (Falke). Die Eigenart dieses Zollwesens bestand daher nicht in der Bildung besonderer, größerer oder kleinerer Zollgebiete, in denen beim Überschreiten der Grenzen ein Zoll fällig wurde, sondern der Zoll wurde beim Berühren bestimmter Örtlichkeiten, an bestimmten Zollstätten erhoben. Es waren also Zölle innerhalb des Volkswirtschaftsgebiets oder Binnenzölle, Abgaben zur Deckung staatlicher usw. Ausgaben für Verkehrserleichterungen. Sie werden Passierzölle, Transitzölle oder Transitabgaben genannt.

Die Bezeichnung Zoll, im Sachsenspiegel tol und tolna, in der oberdeutschen Mundart zol, ist aus der vulgärlateinischen Form telonium, teloneum, auch toloneum, die sich schon in merovingischen Urkunden des 3. und 4. Jahrhunderts findet, entlehnt. Diese lateinischen Wörter führt man zurück auf das mittelalterliche tollere in der Bedeutung (Steuer) »erheben«.

In den frühsten Zeiten erscheint das Zollrecht, d. i. das Recht, Zölle zu erheben und zu verleihen, Befreiungen davon zu erteilen und Änderungen anzuordnen, als ein Regal, ein ausschließlich mit der königlichen Würde verbundenes Hoheitsrecht. Denn die Herrscher des durch die Merovinger begründeten Frankenreichs betrachteten ihr ganzes, durch Eroberungen zusammengebrachtes Gebiet als persönliches Grundeigentum. Aber schon im Frankenreiche wurden einzelnen Klöstern und Stiftern Zollbefreiungen sowie die Erhebung von Zöllen, also ein, wenn auch beschränktes, Zollrecht, zugestanden. Chlodowich I. z. B. erteilte i. J. 499 dem Kloster St. Peter im sennonischen Gaue mit dessen Rechten und Besitzungen die Befreiung von Zöllen jeder Art. Chilperich I. verlieh i. J. 562 den Zoll von Dornek der Kirche dieses Ortes und ihrem Bischof Chrasmar. Auch die Karolinger erteilten Zollprivilegien. König Pippin bestätigte i. J. 753 dem Kloster St. Denys die Zollbefreiungen, die diesem von den Frankenkönigen Childerich III. i. J. 710

und Chilperich III. i. J. 716 verliehen worden waren; dasselbe tat Karl der Große i. J. 775. Nach dem Aussterben der Karolinger herrschten in Deutschland Könige, die nicht durch das Recht der Geburt, sondern durch Wahl und die Zustimmung der Großen Thron und Krone erhielten. Um die Wählenden geneigter zu stimmen, waren die Thronbewerber genötigt, die Erhebung der Zölle teilweise den Landesherren und den Geistlichen zu überlassen. Konrad I. z. B. schenkte i. J. 919 und Heinrich I. i. J. 923 dem Stifte Würzburg die Zolleinkünfte. Otto I. verlieh i. J. 937 dem Moritzkloster zu Magdeburg den dortigen Zoll; i. J. 952 übertrug er dem Bischof Drugo von Osnabrück den Zoll zu Widenbrücke, 956 dem Michaeliskloster zu Lüneburg den dortigen Salzzoll.

Auch in den Urkunden der Kaiser aus fränkischem Hause zeigt sich dieselbe Freigebigkeit. Heinrich III. z. B. belohnte den Bischof Gebhardt von Eichstädt mit dem Zolle und allen königlichen Einkünften zu Beilngries und Waldkirchen. Dagegen war Friedrich I. auf die Kräftigung des Reichszollwesens bedacht. Denn der Einfluß der Landesherren auf das Zollwesen war sehr mächtig geworden. Dies geht aus dem Privileg hervor, das i. J. 1220 Friedrich II. den geistlichen Fürsten erteilte: »Neue Zölle und Münzen wollen wir in den Gebieten und Gerichtsbezirken der Fürsten ohne ihren Rat und Willen nicht mehr errichten; ihre alten Zölle und Münzrechte wollen wir ihnen unerschüttert und sicher erhalten und schützen und dieselben weder selbst aufheben noch eine Verletzung derselben durch andere auf irgend eine Weise erlauben« (Mon. Germ. IV S. 228). Bedeutungsvoll ist die durch denselben Kaiser auf dem Reichstage zu Regensburg i. J. 1235 »aufgerichtete Ordnung«, deren 6. Artikel »von den Zöllen und Münzen« lautet: »Alle Zölle auf dem Lande und auf dem Wasser, die nach dem Tode unseres Vaters Heinrich, es sei von wem und wo es wolle, aufgerichtet sind, sollen gänzlich absein, außer es beweise der Inhaber, wie es Recht ist, vor dem Kaiser, daß er den Zoll zu Recht besitze« (Mon. Germ. IV S. 315). Nach Friedrichs II. Tode folgte in Deutschland die bekannte kaiserlose Zeit. In dieser ging das Zollwesen in die Gewalt der Landesherren und Gemeinden über und die Summe dessen, was Kaiser und Reich von dem ursprünglichen Kronrechte gerettet hatten, bestand später fast nur noch aus vereinzelten Reichszollstätten längs der großen Wasserstraßen und den ebenso zerstreuten, nach und nach gleichfalls entfremdeten Zöllen der Reichsstädte. Als solche Reichszollstätten galten: Kalmünz, Speyer, Worms, Frankfurt (Main), Kaiserswerth, Duisburg, Sluis usw. Zwar suchten Rudolf I. und seine Nachfolger durch sogenannte »Landfrieden«, z. B. v. J. 1276, 1287 u. a. den Anmaßungen der Landesherren und dem Übermaße der Zollerhebungen Schranken zu setzen. Trotzdem gingen die Zölle immer mehr in die Hände der geistlichen und weltlichen Landesherren über. Im 12. Jahrhunderte begannen auch die aufblühenden Städte das Zollrecht zu erwerben und den Anfang eines selbständigen Zollwesens zu schaffen, z. B. Straßburg, Freiburg (Breisgau), Augsburg, Hagenau, Cöln usw. Die städtischen Zollrechte boten im 15. Jahrhunderte zusammen mit den landesherrlichen gegenüber dem immer mehr verschwindenden, ursprünglich einheitlichen Reichszollwesen das Bild tausendfältiger Zersplitterung. Die Zölle arteten in eine wahre Verkehrsplage aus.

Wie erwähnt, bildete der Zoll eine Abgabe des Handelsverkehrs. Dafür, daß der Handel geduldet wurde, mußte der Kaufmann Zoll bezahlen. Schon die Urkunde Chilperichs v. J. 562 bestätigt, daß der Zoll erhoben werden sollte von allen Kaufmannswaren, welche in und bei Dornek verkauft würden. In der Urkunde Dagoberts I. v. J. 629 heißt es, daß allen nach St. Denys

»des Handels wegen kommenden Kaufleuten« bis zum dritten Jahre der Zoll erlassen werden sollte. Unter Pippin ist verordnet, daß »Wagen und Saumrosse, die nicht mit Handelsgegenständen beladen waren, keinen Zoll zu entrichten hatten« (»De theloneis vero sic ordinamus, ut nullus de victualia et carralia, quod absque negotio est, theloneum praehendat. De saumis similiter, ubicumque vadunt«). Ferner bestimmt das Kapitular Karls des Großen v. J. 805 im Artikel 13, daß die alten und gesetzlichen Zölle nur von Handelsleuten erhoben werden sollen und nie von denen, welche ohne die Absicht zu handeln, eigene Waren von ihrem Hause in das andere, in die Pfalz oder zum königlichen Heere führen (»Similiter etiam nec de his qui sine negotiandi causa substantiam suam de una domo sua ad aliam ducunt, aut ad palatium, aut in exercitum«). Auch die Kapitularien Ludwigs des Frommen v. J. 817 und 820 verbieten, Zölle zu nehmen, wo nichts zu kaufen oder zu verkaufen ist. Nur die Kaufleute sollte der Zoll treffen, nicht die ohne Handelsabsichten vorgenommene Güterbewegung.

Es wird geradezu ausgesprochen, daß hauptsächlich nur bei Kauf und Verkauf Grund zur Erhebung von Zoll gegeben sei, so daß dieser wesentlich als Abgabe, wie man später sagte, von allem feilen Kaufe erscheint. Auch die wichtigen Zollsatzungen von Raffelstätten v. J. 906, welche die von alters her geltenden Grundsätze und zugleich die mittlerweile eingetretenen Veränderungen zusammenfassen, bestimmen, daß nur die Handelsware dem Zolle unterworfen sein soll. Der Grundsatz karolingischer Gesetze, daß nur der Kaufmann Zoll zu entrichten hat, ist unter Konrad III. ausdrücklich als geltendes Recht anerkannt. Da der Handel lange Zeit nur von Fremden betrieben wurde, traf der Zoll auch nur den Fremden. Der Großhandel war ausschließlich Wander- und Markt- oder Meßhandel und die meisten Städte werden bis zum Ende des Mittelalters ansässige Großkaufleute nicht in ihren Mauern gesehen haben. In einer Urkunde v. J. 952 verlieh Kaiser Otto I. dem Stifte Chur »allen Zoll von den überallher zusammenströmenden Kaufleuten, von jedem Kaufgeschäft im Orte Chur, das nach alter Gewohnheit bis dahin Zoll entrichtet hatte«. Erst viel später trifft der Zoll auch den Einheimischen, den Volksgenossen, nachdem auch er sich dem Handel zugewandt hatte. Anfänglich wurde nur der oben erwähnte Kleinhandel von den in der Stadt wohnhaften Kaufleuten betrieben, und zwar von den Krämern, Hocken und Gewandschneidern oder Gadenleuten. Später, als die Geld- und die Kreditverhältnisse sich allmählich entwickelten, gründeten die Bürger, angelockt von dem Reichtume, den die Kaufleute erwarben, auch einen einheimischen Großhandel, aus dem die reiche Kaufmannschaft des Mittelalters (Fugger, Welser usw.) hervorging.

Es gab Zölle von sehr verschiedener Art und Benennung. Die merovingischen und fränkischen Urkunden weisen eine große Anzahl auf, z. B. die Urkunde Chlodowichs I. v. J. 499 u. a., insbesondere die Urkunde Dagoberts I. v. J. 629. Obgleich oft mit dem kurzen Ausdrucke Zoll in ein und derselben Urkunde ohne nähere Erklärung die verschiedensten Arten von Zöllen bezeichnet werden, so können wir doch in der Hauptsache drei Arten unterscheiden:

1. die eigentlichen Handels- und Durchfuhrzölle;
2. die Wege- und Brückenzölle und
3. die Marktzölle.

I. Die Handels- und Durchfuhrzölle.

Diese wurden entrichtet für die dem Verkehre durch die Herstellung der allgemeinen Handelsstraßen, der viae regiae, gebotene Möglichkeit der

Warenbewegung. Die Bewilligung zum transire terram kostete Zoll. »Zoll war die Befugnis des Eigentümers (im Anfange des Königs oder Kaisers), auf seinem Territorium Abgaben von reisenden Personen zu erheben, soweit er die Macht dazu hatte.« »Erst dadurch, daß man sich dieses Recht (vom Könige, später vom Kaiser) privilegieren ließ, entstand der Schein und später der Glaube, es sei ein Regal« (Ilse). Außer der allgemeineren Bezeichnung telonium erscheint für diese Gattung von Zöllen das seltener vorkommende trastura oder transituria (in den alten Exemplaren des langobardischen Rechtes transitoria und transitorium), der Durchgangszoll. »Das transire, der transitus wurde mit Zoll belegt.« »Das transire als solches, heißt es immer, ist zollpflichtig« (Weißenborn). Von diesen Durchgangszöllen gab es zwei Hauptarten, die Landzölle, carrigia oder carrigalia, und die Wasserzölle, navigia oder navigalia. Zu den Landzöllen wurden gerechnet:

1. das pedagium oder pedaticum;
2. das volutaticum oder voltaticum (vultaticum), von volvere, das Fuhrgeld, Rollgeld;
3. das mestaticum, von mesta oder meta, Grenz- und Meilenzeichen, als ein Entgelt für die Herstellung und Erhaltung der Meilenzeichen;
4. das saumaticum, von sauma oder sagma, die Last, also Lastgeld (Saumtier = Lasttier);
5. das temonaticum, von temo, die Deichsel, das Deichselgeld;
6. das silvaticum, das Waldgeld.

Zu den Wasserzöllen gehörten:

1. Das ripaticum, das Ufergeld, für die Erlaubnis zum Anlegen der Schiffe;
2. das tranaticum oder trahaticum, das Schiffsziehgeld, welches für die Benutzung des Leinpfads*) am Flußgestade entschädigen oder, wo kein Leinpfad bestand, das Recht bezahlen sollte, das Schiff am Ufer hin durch Menschen oder Tiere ziehen zu lassen;
3. das barganaticum, das Barken- oder Kahngeld.

Wir finden also ein künstlich ausgebildetes Zollwesen, das schon in der ältesten merovingischen Urkunde v. J. 499 als für das ganze Reich zu Recht und Kraft bestehend vorausgesetzt wird. Von mehreren Seiten wird deshalb behauptet, daß das gesamte Zollwesen des Frankenreichs aus dem Römerreich übernommen worden sei. Doch ist es noch nicht gelungen, urkundliche Beweise dafür zu erbringen. Der Annahme steht entgegen, daß die Zölle im römischen Reiche reine Grenzzölle (an den Grenzen der Provinzen erhoben) mit Steuercharakter, die frühmittelalterlichen Zölle dagegen durchweg Verkehrsabgaben mit Gebührencharakter darstellen.

Daß außer den genannten Arten später, auch zur Zeit der Karolinger, noch neue (Durchfuhr-) Zölle eingeführt wurden, beweist das Kapitular v. J. 805, das im Art. 13 verordnet: »de teloneis placet nobis, ut antiqua et justa telonea a negotiatoribus exigantur, tam de pontibus quam et de navigiis seu mercatis« (Mon. Germ. L. L. I, 134). Doch zeigt sich in den Urkunden und Kapitularien der Karolinger eine große Einfachheit der Be-

*) Unter Leinpfad versteht man die schmalen Uferwege, auf denen die Schiffe durch Menschen- oder Tierkraft an langen Leinen bergwärts gezogen (getreidelt) wurden. Die Stellung der Leute zum Treideln und die notwendige Instandhaltung der Leinpfade lag demjenigen Uferherrn ob, der im Besitze des Zollrechts war.

nennungen. Der allgemeine Ausdruck teloneus oder teloneum, oft auch in der Mehrzahl gebraucht, ist in vielen Fällen auch der einzige. Selten begegnet uns noch eine ausführliche Aufzählung. Um diese Zeit taucht auch der Ausdruck muta, gleichbedeutend mit teloneum, in allgemeiner Bedeutung auf. In einer Urkunde Ludwigs des Frommen v. J. 807 heißt es: »nullum teloneum neque quod lingua theodisca vocatur muta«. Später wurde muta, Maut, der allgemeine Ausdruck für Zoll aus deutschem Wortstamm, im südöstlichen Deutschland gebräuchlich, während im übrigen Deutschland das Wort Zoll aus lateinischem Stamme vorherrschend blieb. Die Kapitularien bieten, indem sie teloneis justis, consuetis et legitimis telonea injusta, inconsueta, illicita gegenüberstellen und die einzelnen Zollarten und ihre Mißbräuche weniger durch Namen als durch tatsächliche Beschreibung kenntlich machen, manches zur Erklärung der zum Teil sehr dunklen Bezeichnungen.

Nach und nach werden die zahlreichen Benennungen immer seltener und kommen im 12. und 13. Jahrhunderte nur noch vereinzelt vor, manche mit veränderter Bedeutung, manche anscheinend als unverstandene althergebrachte Formeln. Die ersten sächsischen Kaiser redeten in ihren Urkunden am liebsten von telonea, ebenso die Immunitätsurkunden der Klöster, mit dem häufigen Zusatze: welchen Namen sie auch haben mögen. Eine Bestätigung Heinrichs II. v. J. 1003 enthält nur die Bezeichnung teloneum. Dieser Kaiser verlieh dem Kloster Niederaltrich i. J. 1009 den Zoll tam viantium quam navigantium, Heinrich IV. dem Erzbischof Adalbert in den Gauen Hunesga und Fivelga alle Zölle tam in aqua quam in terra. In der Urkunde, durch die Heinrich IV. den Bürgern von Worms die Zollfreiheit an sämtlichen königlichen Zollstätten verlieh, heißt es: teloneum siquidem quod teutonica lingua interpretatum est zol. Ebenso kommt auch vor »teloneum sive muta und vectigalia seu theolonea que vulgo zol et moutte nuncupatur«. Sehr häufig sind unter dem Ausdrucke teloneum nicht allein die Durchfuhrzölle zu verstehen, sondern auch die Wege- und Brückengelder, ja zuweilen auch die Marktzölle. Eine Urkunde Ottos II. z. B., die dem Kloster Murbach die Immunität bestätigt, befreite dieses von jedem »teloneum in urbe, in via et ad pontes«. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts ist die klare Unterscheidung der lateinischen Namen verschwunden. Dies beweist Rudolfs I. österreichischer Landfrieden vom 3. Dezember 1276, durch den er alle neuen mutas, telonea, vectigalia et pedagia per aquas et per terras aufhob. Der in deutscher Sprache verfaßte Landfrieden vom 25. Juli 1291 spricht nur allgemein von Zöllen und deren Erhöhungen. Mit der Einführung des Gebrauchs der deutschen Sprache in den Urkunden wurde das Zollsystem vereinfacht und die drei großen Gruppen der Durchfuhr-, der Wege- und Brückenzölle, sowie der Marktabgaben, welche früher nicht immer scharf auseinander zu halten waren, traten deutlicher hervor. Der Durchfuhrzoll, die Abgabe von der Warenbewegung, der eigentliche Handelszoll, wird jetzt der bedeutendste und ergiebigste, darum auch vorzugsweise als Zoll oder Maut, teloneum, bezeichnet.

Das Durchfuhrzollrecht wurde anfangs — insbesondere an die Klöster — seltener verliehen, teils weil zuerst solche Zollstätten in geringerer Anzahl entstanden, teils weil das Reich selbst das Besitzrecht häufig ausübte. In den Urkunden wird erwähnt die Verleihung des Durchfuhrzollrechts an die Klöster zu St. Emmerau, Verden und Reichenau. Später erfolgten solche Verleihungen häufiger, aber nicht durch die Kaiser, sondern durch die geistlichen Landesherren, seitdem letzte anfingen, auf diesem Gebiet unabhängiger zu verfahren. Im Jahre 1042 z. B. schenkte der Erzbischof Poppo von

Trier dem St. Simeonsstifte daselbst den Schiffszoll zu Coblenz. Erzbischof Benno von Cöln begabte i. J. 1085 mit nachträglich eingeholter Bewilligung Heinrichs IV. die Abtei Siegburg mit einem Zollrechte. Erzbischof Ferdinand I. von Cöln bestätigte i. J. 1115 dem Kloster Münstereifel den Zoll daselbst. Als eines der frühesten Beispiele einer Durchfuhrzoll-Verleihung von seiten eines weltlichen Landesherrn sei erwähnt, daß Dietrich, Graf von Wasserburg i. J. 1192 dem Kloster Schefftlarn den Zoll zu Hohenau vom Salze und anderen durchgehenden Waren verschrieb.

Auch die Städte gelangten in den Besitz des Rechtes zur Erhebung von Durchfuhrzöllen, aber erst später, weil diese Zölle an ein größeres Landgebiet gebunden waren. Den Anfang dazu bildeten die Zollerwerbungen einzelner Bürger. In Regensburg wurde z. B. i. J. 1347 der Bürger Rüger Reich vom Kaiser ermächtigt, gewisse Reichszölle, die früher verpfändet worden waren, »an sich zu lösen«. Im Jahre 1350 erhielt Johann Ingolstätter den bischöflichen Zoll, der vorher in den Händen der Auer und Löbler gewesen war, als rechtes Lehen. Von den herzoglichen Zollerhebungen hatten die Auer von Prennberg einen früher erworbenen Teil mit Bewilligung der Herzöge an die Stadt verkauft. So gelangte Regensburg am Ende des 14. Jahrhunderts in den Besitz eines Donauzolls. Ebenso hatte die Stadt Ulm Durchfuhrzölle, die an Ulmer Geschlechter, die Roth, Gwärlich, Kraft u. a. gekommen waren, nach und nach an sich gebracht. Spandau erwarb i. J. 1399 vom Markgrafen Jobst einen Durchfuhrzoll.

Die Durchfuhrzölle erhoben sich allmählich zu einer immer höheren politischen Bedeutung und wurden zuletzt von dem Großhandel ohne Rücksicht auf irgendwelche, diesem etwa gebotene Förderung überall erhoben, wo er mit seinen Frachten zu Wasser und zu Lande in dem viel zerklüfteten Reiche — es gab schließlich gegen 2000 geistliche und weltliche Territorien — ein neues Territorium berührte oder wo sonst nur zu einer ausgiebigen Zollerhebung Gelegenheit und Vorwand sich finden ließen. Der Zoll von der Warenbewegung wurde jetzt die indirekte Steuer, welche der Handelsmann jedem von ihm berührten Territorium entrichten mußte und ohne deren Entrichtung die Durchfuhr als ein Verbrechen gegen die Herrschaft des betreffenden Territoriums mit Wegnahme von Fracht und Fuhrwerk geahndet wurde.

II. Die Wege- und Brückenzölle.

Der Wege- und Brückenzoll wurde entrichtet für besondere durch Wegebesserung, Brücken und ähnliche Bauten an einzelnen Orten dem Verkehre geleistete Förderung.

Die Wegegelder sind von dem Durchgangszolle, der Abgabe vom Warenverkehr im großen, nur schwer getrennt zu halten, da naturgemäß der Handelsverkehr sich auf den Land- und Wasserstraßen bewegen mußte. Die Bezeichnungen der Durchfuhr- und Wegezölle greifen deshalb in den frühesten Zeiten vielfach ineinander über. Zu den Wegezöllen gehören:

1. das viaticum, der Zoll, den der Reisende für seine Person zu zahlen hatte;
2. das pulveraticum oder pulveragium, das Staubgeld oder Kiesgeld;
3. das plateaticum oder plantaticum, das Straßengeld;
4. das rotaticum, gleichbedeutend mit dem seltener vorkommenden carrale oder carrigium, das Rädergeld, das Entgelt für die Abnutzung der Wege durch die Räder;
5. das cespitaticum, das Rasengeld für die durch die Räder dem Wiesengrund usw. zugefügte Beschädigung.

Ebenso alt wie das Zollrecht ist auch in seinem Ursprunge der Straßenzwang, d. h. die Verpflichtung der Kaufleute, die gewohnten Hauptstraßen zu benutzen. Denn um der Entrichtung des Zolles zu entgehen, versuchten die Kaufleute häufig, ihre Waren auf Neben- und Seitenwegen zu befördern. Die Anwendung des Straßenzwanges bot ein Mittel, das Umfahren der alten Zollstätten zu verhindern. Wir finden den Straßenzwang schon frühzeitig in allen Gegenden des Reichs; er erhielt auch reichsgesetzliche Bestätigung durch die oft wiederholte Bestimmung, daß »die alte rechte Straße« eingehalten werden solle. In den meisten Urkunden erscheint das Straßenrecht stets als ein schon von alters her vorhandenes und darum auch mit Recht neu zu bestätigendes. So wurde i. J. 1318 der Stadt Freiberg (Sachsen) das Recht als von alten Zeiten her bestehend erneuert, daß die Durchfuhr der Wagen nach Böhmen auf keinem anderen Wege als durch diese Stadt geschehen sollte. Die Landesherren ließen sich von Kaiser und Reich ein solches Straßenrecht urkundlich bestätigen, um nicht in der Ausübung des Straßenzwanges in ihren Landen einen begründeten Widerspruch erfahren zu müssen. Durch Urkunde vom 10. 3. 1332 erteilte Kaiser Ludwig IV. seinem Eidame, dem Markgrafen Friedrich von Meißen, das Recht, alle Straßen in seinen Landen zu legen und zu ändern, wie er wolle. Andere Landesherren übten, gleichfalls im 14. Jahrhunderte, solches Straßenrecht ohne kaiserliche Urkunden aus. Markgraf Woldemar von Brandenburg ordnete z. B. im Vereine mit den Herzögen von Sachsen und den Fürsten von Anhalt i. J. 1350 die Straßenfahrt zwischen Schwedt und Neustadt, wobei es heißt: »und soll die Heerstraße, die da geht auf die niedere Finow und Neustadt, anders nirgends gehen als auf Angermünde wie vor alters«. Das Verbot, die gewohnten und gesetzlichen Zollstätten zu umfahren, mußte zu dem Bestreben führen, das Entstehen von Nebenstraßen zu verhindern und die von den alten Zollstraßen abweichenden Frachtführer auf diese stets wieder zurückzugeleiten. Auf den schon bestehenden Seiten- und Nebenwegen wurden sog. Wehrzölle als Zollhebestellen angelegt, um auch auf diesen Straßen den auf der Hauptzollstraße festgestellten Zollsatz zu erheben.

Die Brückengelder — die Abgaben für den Übergang über eine Brücke — werden bereits in den Kapitularien der Karolinger mehrfach erwähnt. In dem Kapitulare Karls des Großen v. J. 803 heißt es: »Theloneus aut census non exigitur a quolibet ubi nec aqua navigio aut pontem transeundum non est«, und in einem anderen von demselben Jahre: »nisi ubi antiquitus pontes constructi sunt«. Dieses Brückengeld führte die Bezeichnung pontaticum. Mißbräuchlich wurde es auch von den Schiffen erhoben. So verbietet ein Kapitular Karls des Kahlen: »De navibus quae vadunt sub pontibus videlicet ut inde teloneum non exigatur«. Manche Brücken, namentlich über kleinere Flüsse, werden Zugbrücken gewesen sein; Brücken über größere Flüsse hatten Durchgangstore; für die Eröffnung der Brücken hatte dann das durchfahrende Schiff den Zoll zu zahlen. Dies läßt sich daraus schließen, daß das Kapitular Ludwigs des Frommen v. J. 817 verbietet, Zoll zu nehmen, wo das Schiff sub pontem ierit, das Brückenjoch also ohne besondere Eröffnung durchfahren konnte. Auf diese Weise kam das portaticum, der Torzoll, der für das Passieren der Stadttore erhoben wurde, in gewisse Beziehung zum pontaticum. Häufig münden ja die Brücken unmittelbar auf ein Stadttor, z. B. in Dresden die Augustusbrücke auf das Georgentor. Das portaticum dient auch als Abgabe für das Durchfahren der Brückentore, z. B. in der Befreiungsurkunde Karls des Großen für Verona: »in transitibus portarum vel pontis urbis Veronae«. Da die Häfen

ähnlich wie die Burgen und Städte Tore besaßen, erscheint das portaticum auch als Hafenzoll, so in der Urkunde des Langobardenkönigs Aistulf v. J. 783: »ut de singulis navibus portaticum exigatis«.

In engem Zusammenhange mit dem Brückenzolle steht das nautum (vogatium, passagium), das Fährgeld. Da man im frühen Mittelalter wenig Brücken, aber viele Fähren hatte, so spielten die Fährgelder eine nicht unbedeutende Rolle.

Nach und nach verschwanden die lateinischen Namen. Als mit der Einführung der deutschen Sprache als Gesetzessprache das Zollsystem vereinfacht wurde, traten die Wege- und Brückengelder deutlich hervor. Sie blieben — im Gegensatze zu den Durchfuhrzöllen — in ihrer Unterordnung und örtlichen Gebundenheit, erhöhten aber dadurch ihre volkswirtschaftliche Nützlichkeit, indem sie allein die Mittel schufen, um einem Verfalle der Straßen und Brücken vorzubeugen. Da diese Zölle als Bezahlung für die an eine bestimmte Örtlichkeit gebundene Leistung betrachtet wurden, erhielten sie, den Leistungen entsprechend, zuweilen verschiedene Benennungen, wobei die örtlichen Verhältnisse einen weiten Spielraum gewährten. In älteren Urkunden wurden die Wegegelder Wegemieth genannt, z. B. im Stadtrechte von Eisenach v. J. 1283: »pretium quod vulgariter dicitur Wegemieth de curribus«. Ferner finden wir die Bezeichnung Deichselzölle, Deichselpfennige, nummus temonis, die von den beladenen Frachtwagen erhoben wurden. Für den Zoll vom Lastwagen wurde auch der Ausdruck Fuderpfennige, voderpennige im Niedersächsischen, gebraucht. Als die Steinpflasterung in der Nähe der Städte, an Flüssen und in sumpfigen Gegenden aufkam, mußten Dammgelder entrichtet werden. Hierher gehört auch das Pflastergeld, das in vielen Städten im 14. und 15. Jahrhundert erhoben wurde, z. B. das Magdeburger Pflastergeld von der Kornschiffung, das Prager Pflastergeld von den Wagen.

Die Brückengelder treten im 12. und 13. Jahrhundert etwas zurück, da der Beitrag zum Baue und zur Unterhaltung der Brücken zuweilen vom freien Willen der Kaufleute abhängig gemacht wurde, z. B. im Privileg für die steinerne Brücke zu Regensburg v. J. 1182. Friedrich II. gab i. J. 1220 den Brückenzoll bei Donauwörth ganz auf. Dagegen finden wir im 14. Jahrhunderte Verleihungen von Brückengeldern an Städte und Gemeinden in großer Menge. Konstanz erhielt von Karl IV. einen Brückenzoll auf 3 Jahre zur Ausbesserung der Rheinbrücke; den Gemeinden zu Vilbel, Eschersheim, Rödelsheim und Nidda wurde von Friedrich dem Schönen, als die Hochwasser i. J. 1342 ihre Brücken und Stege zerrissen hatten, zur Herstellung ein Brückenzoll verliehen. In demselben Jahre wurde auch Frankfurt (Main) eine Erhöhung des Brückenzolls zur Ausbesserung der Mainbrücke zuteil. Straßburg erwarb i. J. 1393 die Vollgewalt über den Zoll der Rheinbrücke. Am Ende des 13. Jahrhunderts und späterhin spielen die Brückenzölle eine bedeutende Rolle, da man in dieser Zeit begann, die zahlreichen Fähren durch Brücken, zum Teil durch steinerne, zu ersetzen. Hier hat die Kirche mehr als die weltliche Herrschaft ihre Verdienste. Indem sie den Brückenbau, ebenso wie den Kirchenbau, als ein gottgefälliges Werk pries, hat sie schon seit dem 10. Jahrhunderte den Bau steinerner Brücken in Deutschland gefördert, so besonders über Elbe und Main, Nahe und Altmühl. Die Dresdner Brücke z. B. wurde 1271 erbaut, 1275 durch Hochwasser beschädigt, 1287 heißt sie pons lapideus trans Albam, ebenso 1311. Bei jedem Neubau einer Brücke wurde ein Recht zur Erhebung des Brückengeldes nach festgestelltem Tarife verliehen. Doch konnten die Brücken meist vom Brücken-

geld allein nicht erbaut und unterhalten werden. Deshalb wurden ihnen mancherlei Zuwendungen zuteil.

So hatte der Markgraf Friedrich von Meißen i. J. 1295 in der Dresdner Tuchverkauf- und Gewandschnitt-Ordnung festgesetzt, daß jeder, der im Dresdner Kaufhause (venditorio panni) einen Stand von 4 Ellen Breite oder Raum hatte, alle Jahre zum Michaelisfeste »einen Schilling gangbarer Brückenpfennige« zahlen sollte zur genügenden Ausbesserung der Brücke. Auch wurde zugunsten der Brückenkasse vom Papst Johann XXII. i. J. 1319 ein Ablaß gewährt. Die Brückengelder flossen meist in eine besondere Brückenkasse und wurden direkt verwandt. So heißt es in der Bestätigung des Prager Brückenzolls v. J. 1332: »theloneum quod ab hominibus per pontem ipsum transitum facientibus pro reparacione et reformacione pontis ejusdem exigi et recipi consuevit«.

Im Zusammenhange mit den Wege- und Brückenzöllen standen insofern, als die Bezahlung ebenfalls für bestimmte Gegenleistung erfolgte, die Flußzölle, die unter dem besonderen Namen der Schiffszölle, der Hafenzölle, navale, nauticum, erschienen und neben den großen Durchfuhrzöllen auf den Wasserstraßen erhoben wurden. Als Hafenzölle bestanden in den Hansastädten wie auch im Binnenlande verschiedene Abgaben, die als Bezahlung für eine ganz bestimmte Leistung nur von denen erhoben wurden, welche die Leistung in Anspruch nahmen. Solche Hafenzölle ohne besondere Namen finden wir z. B. in einer Urkunde des Erzbischofs Arnold von Mainz v. J. 1155, durch die er die Zölle im Hafen von Mainz für die Kaufleute von Duisburg auf den alten Satz zurückführt.

In den Häfen am Bodensee, in Konstanz und Buchhorn, wurde von den Schiffen ein Gredgeld als Hafenzoll erhoben, so genannt von den Greden, den Stufen des Kais, an dem das Schiff anlegte. Am Rheine, in Cöln, Bonn usw. wurde ein »Schrodt« und ein Kranengeld gezahlt, jenes wahrscheinlich als Hafengeld, dieses für die Benutzung des Kranes beim Löschen der Ladung. Die hanseatischen Städte erhoben von jedem Schiffe im Hafen ein Pfahlgeld.

Zuweilen trugen die Brückengelder und die damit verwandten Zölle nicht den Charakter eines Entgelts für die Benutzung der Brücke usw., einer zum Baue und zur Unterhaltung der Brücke bestimmten Abgabe, sondern sie kamen den nachstehend geschilderten Marktzöllen nahe und dienten als Abgabe für die Erlaubnis, Waren in die Stadt zu bringen. Bildeten ja doch die Brücken, die von den auswärtigen Marktbesuchern passiert werden mußten, wie noch vielfach heutzutage, die geeignetsten Stellen zur Erhebung der Gefälle. So darf z. B. der im Codex traditionum monasterii St. Udalrici et St. Afra Augustensis — im Besitze des Kgl. Bayr. allgemeinen Reichsarchivs — enthaltene Zolltarif der Augsburger Lechbrücke v. J. 1276 mit den übrigen Brückenzolltarifen des 13. Jahrhunderts nicht auf eine Stufe gestellt werden, er unterscheidet sich vielmehr von ihnen durch eine gewisse Kombination von Brücken- und Marktzoll.

(Schluß folgt.)

Das Kupferoxyd-Zinkelement von A. Wedekind.*)

Von Ober-Postpraktikant Arendt in Berlin.

Die Elektroden der Kupferoxyd-Zinkelemente bestehen, wie der Name sagt, aus Kupferoxyd und Zink. Als Elektrolyt dient Natron- oder Kalilauge. Diese Art von Elementen besitzt eine Reihe von Eigentümlichkeiten, die bei passender Anordnung wesentliche Vorteile bieten und die Leistungsfähigkeit des Elements derart steigern können, daß es für gewisse Zwecke mit den elektrischen Sammlern in Wettbewerb zu treten vermag.

Der positive Strom kreist vom Zink durch die Natronlauge zum Kupferoxyd und über den äußeren Schließungskreis zum Zink zurück. Während der Entladung gibt das Kupferoxyd seinen Sauerstoff ab, das Zink geht als Zinkhydroxyd in Lösung. Durch die Reduktion des Kupferoxyds wird die positive Elektrode in reines, sehr fein verteiltes Kupfer verwandelt, das sich als eine poröse, schlammige Masse ausscheidet. Dieses fein verteilte Kupfer besitzt die Fähigkeit, an der Luft Sauerstoff leicht wieder aufzunehmen und sich in kurzer Zeit zu Kupferoxyd zurückzubilden. Durch Erwärmen kann dieser Vorgang beschleunigt werden. Ähnlich wie bei den elektrischen Sammlern kann also auch hier der entladenen Elektrode die verlorene Fähigkeit, Arbeit zu leisten, durch eine chemische Umwandlung wieder erteilt werden, mit dem Unterschiede jedoch, daß dort die chemische Rückbildung von Oxyden erzwungen werden muß (durch den Ladestrom), während sie hier freiwillig vor sich geht und durch Wärmezufuhr nur beschleunigt wird. Das Elektrolyt und die Zinkelektrode dagegen lassen sich nicht in gleich einfacher Weise für eine neue Entladung wieder betriebsfähig machen. Sie müssen, wenn sie aufgebraucht sind, durch neue ersetzt werden.

Die E. M. K. der Kupferoxyd-Zinkelemente bleibt hinter derjenigen anderer Primärelemente zwar zurück; sie beträgt 0,8 bis 1 Volt. Dafür ist jedoch der innere Widerstand so außerordentlich gering, daß die Elemente imstande sind, sehr hohe Stromstärken zu entwickeln. Zellen von der Größe eines gewöhnlichen Trockenelements können mit Strömen von mehreren Amp., größere Elemente je nach ihrem Aufbaue mit Strömen bis zu 40 und 100 Amp. vorübergehend oder dauernd belastet werden.

Die ersten Kupferoxyd-Zinkelemente in einer technisch brauchbaren Form sind von Lalande im Jahre 1882 hergestellt und von Edison im Jahre 1889 verbessert worden. Lalande benutzte als positive Elektrode ein zylinderförmiges Gefäß aus dünnem Eisenbleche mit Kupferoxyd angefüllt. Für höhere Kapazitäten verwandte er statt des dünnen Eisenblechs ein Gefäß aus starkem Gußeisen, dessen Form so gewählt war, daß es gleichzeitig als Aufnahmebehälter für die übrigen Teile des Elements dienen konnte. Am Boden lag das Kupferoxyd; vom Deckel herab hing die Zinkelektrode in der Form einer aus 3 mm starkem Zinkbleche gedrehten Spirale. Ein Mangel der Lalandeschen Anordnung war der verhältnismäßig hohe Übergangswiderstand zwischen dem Kupferoxyd und dem zur Stromableitung dienenden Eisengefäße. Auch war die Oxydation des bei der Entladung gebildeten Kupferschlamms, der in dicker Schicht am Boden des Elements lag, schwierig und zeitraubend. Das Bestreben ging daher weiter dahin, das Kupferoxyd in die Form von Platten zu bringen, die sich zum Aufbau eines Elements besser verwenden lassen als amorphes Pulver und nach der

*) Nach einer Veröffentlichung des Verfassers in der E. T. Z. Nr. 2 1906.

Entladung zur Oxydation bequem aus der Zelle entfernt werden können. Lalande mischte aus Chlormagnesium und Kupferoxyd einen Brei, der sich erhärtete. Edison preßte Kupferoxyd unter hydraulischem Drucke von 300 Atm. zu Platten. Zur Oxydation nach der Entladung mußten diese Platten aber noch immer geröstet und einige Zeitlang besonderer Behandlung unterworfen werden. Dr. Boettcher in Leipzig ist es nach seinen Mitteilungen in der E. T. Z.*) gelungen, Kupferoxydplatten sehr porös herzustellen, so daß sich die Oxydation der entladenen Platte ohne weitere Hilfsmittel in 2 bis 3 Tagen an der Luft vollzieht. Mit ähnlichen Platten hat die Firma Umbreit und Matthes in Leipzig Elemente hergestellt, die unter dem Namen Cupronelemente in den Handel kommen. (Zwischen zwei Zinkplatten ist eine Kupferoxydplatte in einem Glasgefäße mit Kalilauge von 19 bis 20° Bé. aufgehängt.)

In neuster Zeit hat A. Wedekind in Hamburg Kupferoxyd-Zinkelemente in einer neuen Ausführung hergestellt und der Reichs-Telegraphenverwaltung angeboten.

Wedekind hat zuerst auch Platten aus einer Kupferoxydmasse benutzt, die ihren Halt durch kupferne Wellblech- oder Gitterträger erhielten. Die Kupferoxydmasse wurde jedoch nach den vom Erfinder zur Verfügung gestellten Angaben abweichend von den bisher geübten Verfahren, bei denen Kupferoxyd mit Kohle vermischt und dann mit Salzsäure behandelt wurde, in der Weise gewonnen, daß lediglich reines Kupferoxyd oder Kupferpulver mit einer Lösung von Kupferchlorid zu einem dicken Breie angerührt wurde. Dieser Brei wurde in Formen auf Träger oder auf Metallplatten gebracht und durch Erhitzen auf 100° gehärtet. Derartig hergestellte Elektroden besitzen eine große Widerstandsfähigkeit gegen die Wirkungen starker Ströme sowohl wie gegen mechanische Beschädigungen; nach der Entladung dagegen sind sie weich und porös genug, um sehr schnell den verlorenen Sauerstoff wieder aufzunehmen. Die Oxydation erfolgt bei mäßiger Erhitzung in 6 bis 8 Stunden. Die Versuche mit den ersten Elementen, bei denen je nach der gewünschten Kapazität der Zellen zwei oder mehrere Oxydplatten mit ebensoviel Zinkplatten in eisernen Gefäßen mit Natronlauge aufgehängt waren, haben u. a. die Ergiebigkeit und die große Haltbarkeit der aktiven Masse gegen äußere Beschädigungen und gegen die Einflüsse der elektrischen Entladungen wie diejenigen des Stillagers in trockenem Zustand an der Luft dargetan. Einzelne Platten, die längere Zeit im Betriebe gewesen waren und dann etwa zwei Jahre unbeachtet beim Altzeug gelegen hatten, konnten nach dieser Zeit mit denselben günstigen Ergebnissen wie neue Platten wieder benutzt werden.

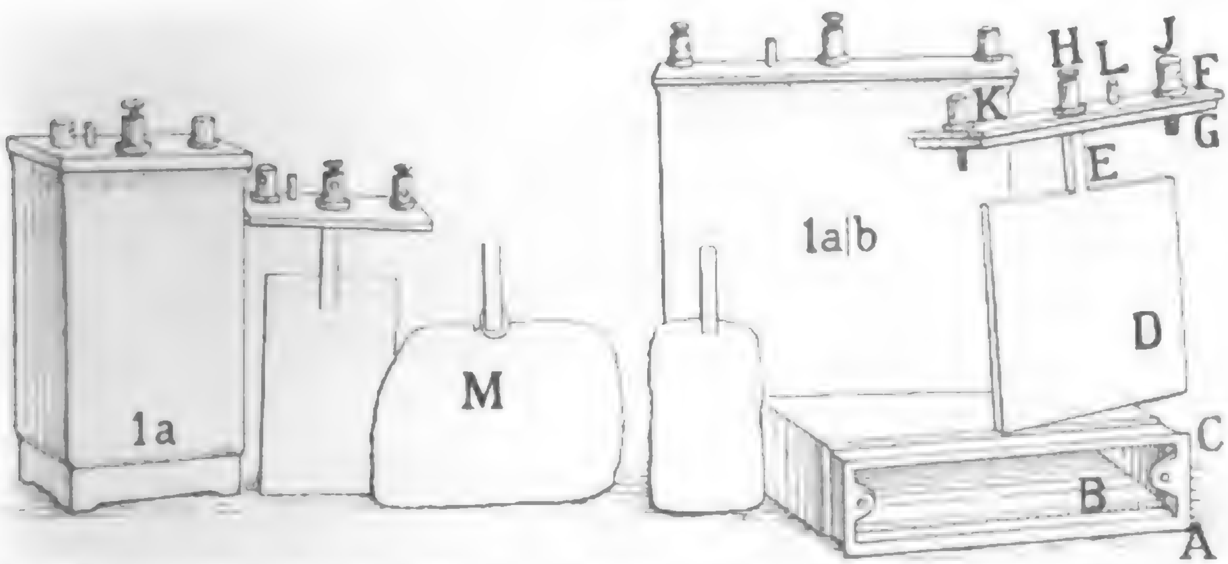
Die neuen Ausführungsformen der Wedekindschen Elemente zeigen eine wesentliche Vereinfachung insofern, als die Kupferoxydmasse nicht mehr als besonderer Bestandteil in Plattenform angebracht wird, sondern mit dem zur Aufnahme des ganzen Elements bestimmten eisernen Gefäße dauernd fest verbunden ist. In der Fig. 1 sind derartige Elemente in zwei verschiedenen Ausführungsformen (Fig. 1a und 1a/b) mit ihren Bestandteilen dargestellt.

Hervorzuheben ist die außerordentlich kräftige Bauart der Elemente. Die vierkantigen Behälter bestehen aus starkem Gußeisen. An den beiden größeren, einander gegenüberliegenden Seiten sind sie ausgebaucht und tragen im Innern eine große Zahl zylindrischer Ansätze von etwa 4 mm Dicke und einigen Millimetern Höhe. Zwischen diese warzenartigen Ansätze

*) E. T. Z. 1891, 1892 und 1893.

wird die aktive Kupferoxydmasse eingestrichen und dann gehärtet. Die eisernen Gefäße sind unter der Einwirkung der Lauge an solchen Stellen, die während des Gießens verunreinigt worden waren, zuweilen undicht geworden. Um dies zu verhüten, werden die Gefäße, da kleine Gußfehler nicht ganz zu vermeiden sind, vor dem Einbringen der aktiven Masse im Innern galvanisch verkupfert. Diese Maßregel verfolgt gleichzeitig den Zweck, den Übergangswiderstand zwischen der Kupferoxydmasse und dem Eisengefäße möglichst zu verringern, denn die Wände des Eisengefäßes werden zur Ableitung des Stromes benutzt. Außen sind die Kästen emailliert oder schwarz lackiert. Die Zinkelektroden, etwa 5 mm starke Platten aus gut amalgamiertem Zink, sind an dem eisernen Deckel des Gefäßes mittels eines angelöteten, verzinnten vierkantigen Messingstücks isoliert aufgehängt. Das Messingstück trägt zugleich am oberen Ende die Polklemme. Der Deckel wird durch zwei Schrauben gehalten, die mit dem Eisenkasten in leitender Verbindung stehen, so daß die eine zugleich als Stromableitungs-

Fig. 1.

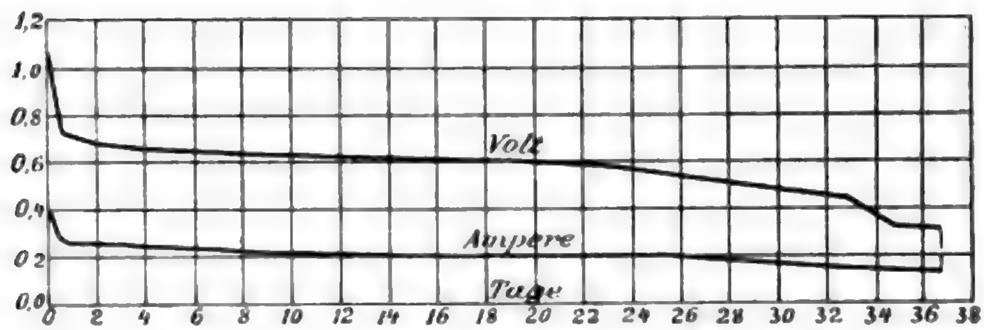


A Gußeisenkasten. **B** aktive Masse. **C** Nocken mit Gewinde zur Aufnahme der Befestigungsschrauben für den Deckel. **D** neue Zinkplatte 1a/b. **E** Messing-Vierkantstück. **F** eiserner Deckel. **G** Gummiliderung. **H** negative Polklemme. **J** positive Polklemme, gleichzeitig wie auch **K** Befestigungsschraube für den Deckel. **L** Ventil. **M** gebrauchte Zinkelektrode.

klemme für den positiven Pol benutzt werden kann. Eine Gummiliderung zwischen dem Deckel und dem Rande des Gefäßes verhindert das Austreten von Flüssigkeit und schützt das Elektrolyt vor der Einwirkung der äußeren Luft. Gase, die sich im Innern der Zelle bilden, können durch ein in den Deckel geschraubtes Ventil entweichen. Das Elektrolyt, eine 25 prozentige Lösung von technisch reinem Natriumhydroxyd, wird entweder fertig eingefüllt, oder es wird die nötige Menge pulverisierten Ätznatrons in das Element gebracht und dann Wasser aufgegossen. Bei der Lösung des pulverisierten Ätznatrons wird sehr viel Wärme frei, so daß die Eisenkästen ganz heiß werden. Man soll die Verschlußschrauben im Deckel erst nach dem Erkalten der Elemente fest anziehen, damit die Gefäßwände, die sich beim Abkühlen zusammenziehen, nicht bersten. Die Elemente 1a sind rund 9,5 cm lang, 8,5 cm breit und 10,5 cm hoch. Die Zinkelektrode mißt 12 : 7 cm und wiegt etwa 310 g, das Gesamtgewicht des gefüllten Elements beträgt rund 3,7 kg. Die Elemente 1a/b haben Kästen von 10,5 cm

Länge, 3,5 cm Breite und 19,5 cm Höhe. Ihre Zinkelektroden sind rund 12 : 16 cm groß und etwa 730 g schwer. Die gefüllte Zelle 1 a/b wiegt rund 5,7 kg. Die Elemente können entweder betriebsfertig (unter Verschließung des Deckelventils durch ein Stückchen Gummischlauch) oder mit der nötigen Menge von Ätznatron beschickt versandt werden, so daß sie nur noch der Auffüllung mit Wasser bedürfen. Die E. M. K. eines frisch angesetzten Elements beträgt 1,1 Volt; die Klemmenspannung sinkt bei Be-

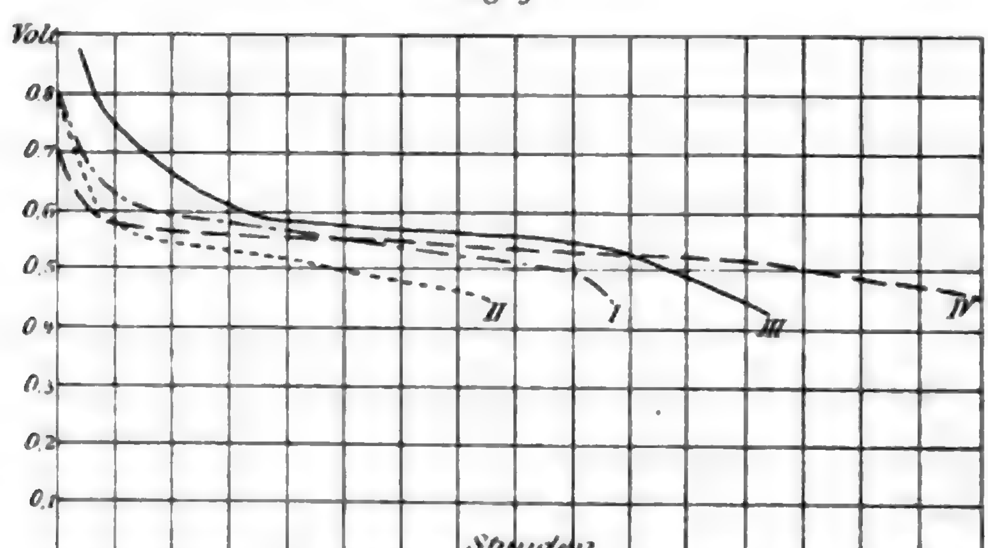
Fig. 2.



lastung schnell, bleibt dann aber zwischen 0,7 bis 0,5 Volt lange Zeit konstant.

Bei den oben angegebenen Abmessungen besitzen die Elemente 1 a eine Kapazität von 75 Amp. St., die Elemente 1 a/b eine Kapazität von über 100 Amp. St. Hierbei ist als normale Entladestromstärke für die erste Form ein Strom von 1,5 Amp., für die zweite ein Strom von 3 Amp. festgesetzt. Die Reichs-Telegraphenverwaltung hat mit einer Anzahl von

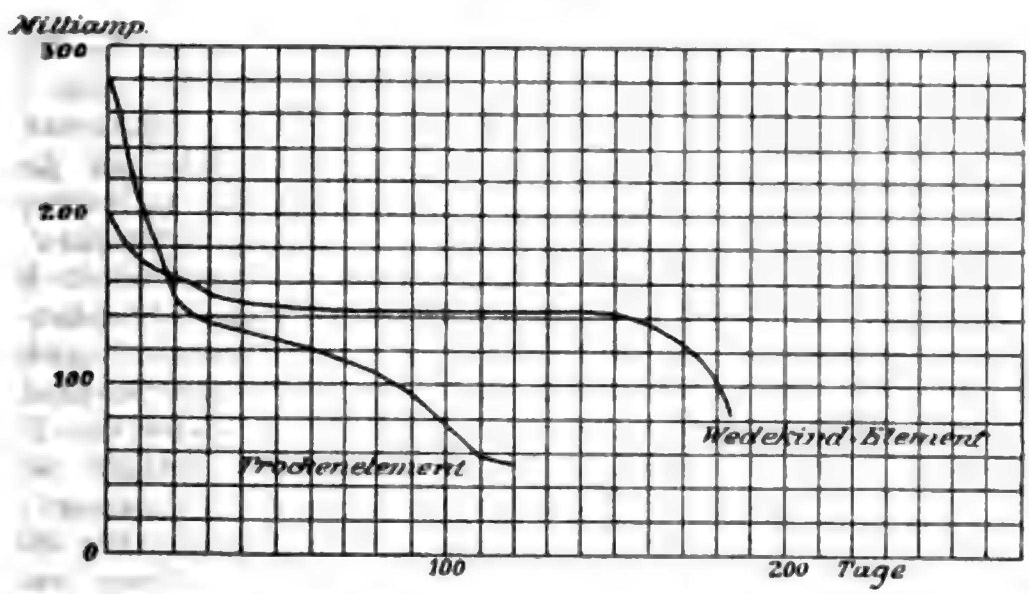
Fig. 3.



Elementen 1 a und 1 a/b zunächst im Laboratorium längere Zeit Versuche anstellen lassen. Die Elemente sind auf ihre Verwendbarkeit für den Telegraphen- wie für den Fernsprechdienst erprobt worden. Zu diesem Zwecke sind sie einer großen Reihe von Entladungen und Wiederaufladungen durch Erhitzen unterworfen worden. Die Entladung erfolgte bei dauernder Stromentnahme teils mit geringen, der Belastung durch etwa 10 Telegraphenleitungen entsprechenden Strömen, teils mit den höchsten zulässigen Strom-

stärken. In den letzten Fällen ist die garantierte Kapazität immer erreicht, in den ersten ist sie zumeist ganz wesentlich überschritten worden. Bei stärkerer als der ordnungsmäßigen Belastung sank die Kapazität; im übrigen sind aber Nachteile für das Element auch bei längerer Überlastung um 50 bis 100 v. H. nicht beobachtet worden. Ein Element ist durch Kurzschluß entladen worden. Trotzdem der hierbei auftretende Strom infolge des sehr geringen inneren Widerstandes ganz beträchtlich war (über 20 Amp.), hat das Element nach der gehörigen Oxydation der Kupferelektrode wieder ebenso gearbeitet wie vorher. Die Fig. 2 und 3 zeigen einige Schaulinien über den Verlauf der Klemmenspannung während der Entladung mit verschieden starken Strömen. Zur Nachbildung der Entladung in einer Fernsprechstelle ist eine Reihe von Elementen mit Unterbrechungen derart entladen worden, daß die Zellen in jeder Viertelstunde einmal drei Minuten lang über einen Widerstand von 5 Ohm geschlossen worden sind. Die gleichzeitig zum Vergleich in die Prüfeinrichtung eingestellten Trocken-

Fig. 4.



I Stromverlauf eines Trockenelements, welches viertelstündlich 1 mal über 5 Ohm geschlossen worden ist.
II Stromverlauf eines Wedekind-Elementes unter gleichen Umständen.

elemente blieben weit hinter den Wedekind-Elementen zurück. Zwar zeigten diese anfangs geringere Spannung und Entladestromstärke als jene, doch blieben diese Werte außerordentlich lange konstant. Fig. 4 zeigt die Schaulinien für den Verlauf des Entladestroms eines Wedekind-Elements 1 a und eines Trockenelements, die gleichzeitig in der oben angegebenen Weise entladen worden sind.

Der innere Widerstand der Zellen hat bei all diesen Versuchen keine merkliche Erhöhung gezeigt. Auch als gemeinschaftliche Amtsmikrophon- und Schlußzeichenbatterie sind die Elemente benutzt worden. In einem mit Vielfachumschaltern M 1902 ausgerüsteten Amte waren für jedes Amts-Mikrophon zwei besondere Kupferelemente aufgestellt. Diese konnten sämtlich durch zwei bis drei hintereinander geschaltete Wedekind-Elemente ersetzt werden, an die alle Mikrophone des Amtes angeschlossen wurden. Ein Mitsprechen unter diesen Mikrophonen ist nicht aufgetreten. Als Schlußzeichenbatterie waren bei diesem Amte Sammler aufgestellt, die zur Aufladung verschickt werden mußten. Sie sind ohne Nachteil für die Wirk-

samkeit der Apparate durch Wedekind-Elemente ersetzt worden. In solchen Fällen bieten die Kupferoxyd-Zinkelemente vor Sammlern den Vorteil, daß sie zur Aufladung nicht versandt zu werden brauchen; es genügt das Erwärmen der entleerten Eisenkästen in einem kleinen Heizofen, der zumeist vorhanden sein wird, sonst aber mit geringem Kostenaufwande beschafft werden kann.

Durch Vermehrung der aktiven Masse und durch Vergrößern der Oberfläche kann die Kapazität und die Entladestromstärke der Zellen in weiten Grenzen gesteigert werden. Ein Element von 28 cm Länge, 11 cm Breite und 50 cm Höhe z. B. besitzt bei einem Gesamtgewichte von 38 kg eine Kapazität von 1000 Amp. St. bei 5 Amp., und etwa 400 Amp. St. bei 20 bis 25 Amp. Entladestrom. Ein Bleisammler von gleichem Gewichte würde dagegen höchstens 180 Amp. St. bei 20 Amp. herzugeben vermögen.

Eine merkliche Abnutzung der Kupferoxydmasse durch die dauernd wechselnden Entladungen und Erhitzungen ist im Verlaufe der Versuche nicht zu beobachten gewesen. Das Zink verzehrt sich vollkommen gleichmäßig bis auf ein dünnes Blatt, so daß es voll ausgenutzt werden kann. Eine derartige Zinkplatte ist in Fig. 1 bei M gezeigt.

Die Entladung der Elemente ist zu unterbrechen, wenn die Klemmenspannung auf 0,45 bis 0,1 Volt gesunken ist. Dann soll das Element geöffnet, die Zinkplatten müssen herausgenommen und mit einer Bürste gereinigt werden. Die Natronlauge wird abgegossen; dabei ist darauf zu achten, daß man den Bodensatz mit der Lauge möglichst vollkommen ausspült. Zur Aufladung, d. h. zur Oxydation der Kupferelektroden, werden die eisernen Kästen aufrecht hingestellt und über mäßigem Feuer in einem geschlossenen Backofen unter gelindem Luftzutritt 6 bis 8 Stunden erhitzt. Ist der Heizraum niedrig, so empfiehlt es sich, die Elemente hochkant auf die Seite zu legen, die Öffnung nach vorn, damit die Sauerstoffzufuhr erleichtert wird. Etwas länger dauert die Aufladung, wenn die Elemente offen auf eine Herdplatte gestellt werden. Für größere Betriebe wird man besondere Heizöfen aufstellen; bei kleineren Verhältnissen genügt es, die Elemente einige Stunden in den Backofen eines in gewöhnlicher Weise geheizten Küchenherdes zu stellen. Hat man kräftiges offenes Feuer zur Verfügung, so kann man die Aufladung wesentlich abkürzen, indem man das Gefäß kurze Zeit bis zur Rotglut erhitzt und dann langsam erkalten läßt. Auch über Gasflammen ist die Aufladung in einem gedeckten Ofen bei mäßiger Hitze und leichter Lüftung auszuführen.

Die im Laboratorium ausgeführten Arbeiten haben zu einem umfangreicheren Versuch im Fernsprechbetriebe geführt. Das Verwendungsgebiet der Wedekind-Elemente richtet sich im übrigen nach seinen Eigentümlichkeiten. Überall da, wo auch auf längere Zeit ein kräftiger konstanter Strom gebraucht wird, sind sie am Platze, so z. B. für galvanoplastische Zwecke, chemische Analysen, für die gleichzeitige Speisung mehrerer stromverbrauchender Apparate (Glühlampen), für die Elektrotherapie u. a. Auch zum Antriebe von Motoren sind sie zu verwenden und können Handwerkern, Zahnärzten u. a. gute Dienste leisten, selbst zum Antriebe größerer Motoren sind sie brauchbar, besonders für Kraftfahrzeuge, weil sie gegen Erschütterungen und sonstige mechanische Beschädigungen unempfindlich sind. Wedekind hat bereits ein Motorboot mit seinen Elementen ausgerüstet und mit befriedigendem Erfolge betrieben. Als Ersatz für Sammler kommen die Wedekind-Elemente überall da in Betracht, wo eine Ladestation oder sonstige Gelegenheit zur Ladung der Sammler fehlt; besonders auf dem Lande werden sie daher für Motorantrieb, Beleuchtung und ähnliches sehr

wertvoll sein. Schließlich ist das Wedekind-Element von besonderer Bedeutung als elektrische Energiequelle für das Haus, denn es gestattet den Betrieb von Klingelanlagen, Fernsprechern, Beleuchtungsanlagen (für Treppen, Kammern, Nachtlichte) und kleinen Kraftanlagen aus einer einzigen Batterie, die bei der hohen Kapazität der Zellen die Annehmlichkeit hat, daß sie lange Zeit leistungsfähig bleibt und den weiteren Vorzug besitzt, daß sie nach der Erschöpfung im Betriebe des Haushalts mit ganz geringen Kosten wieder aufgeladen werden kann.

Auf der letzten Weltausstellung in Lüttich ist Herrn A. Wedekind die goldene Medaille für seine Kupferoxyd-Zinkelemente zuerkannt worden.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Eisenbahn von Suakim nach Berber. Der einzige der egyptischen Regierung am Roten Meere gehörende Platz von einiger Bedeutung ist Suakim, das für alle Einfuhr nach dem Sudan vom Roten Meere aus ein Monopol besitzt und auch für den Baumwollausfuhrhandel des Sudans von Wichtigkeit ist. Der Personen- und Güterverkehr nach dem Innern des Landes wurde bis jetzt ausschließlich durch Karawanen vermittelt. Der Hafen von Suakim ist sehr klein und wegen der vorhandenen Korallenriffe, geringer Wassertiefe usw. sehr gefährlich für Schiffe, die einen bestimmten Raumgehalt überschreiten. Um den sehr entwickelungsfähigen Ein- und Ausfuhrhandel des Sudans zu fördern, ist der Bau einer Eisenbahn in Angriff genommen worden, die das Rote Meer mit dem am Nile gelegenen Berber verbinden soll. Auch soll Suakim, das keinen umfangreichen Schiffsverkehr aufnehmen kann, durch einen anderen Hafen ersetzt werden. Die Eisenbahn wird im Frühjahre 1906 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Als neuer Hafen ist das etwa 30 engl. Meilen nördlich von Suakim gelegene Dorf Scheik Barud in Aussicht genommen, das unter dem Namen Port Sudan bekannt ist und den Schiffen sehr günstige Landungsverhältnisse bietet. Dieser Hafen entspricht von Natur allen Anforderungen; er ist tief und geräumig. Die egyptische Regierung hat die ausgesprochene Absicht, Port Sudan zum Haupthafen des Roten Meeres an der egyptischen Küste zu machen, und spart zur Verwirklichung ihres Planes keine Mittel. Die Eisenbahn nimmt ihren Ausgangspunkt in Port Sudan; ihr Endpunkt am Atbara soll an das Nil-Eisenbahnnetz durch eine neue Bahn Anschluß erhalten, die von Abu-Hamed nach Kerma — etwa 50 km südlich des 20. Breitengrads am Nile gelegen — führen und ebenfalls bereits im laufenden Jahre fertiggestellt werden soll.

Die neue Bahn von Port Sudan, welche die Verbindung des Sudans mit dem Meere (bisher 1200 engl. Meilen nach Alexandrien) um nahezu 900 engl. Meilen abkürzt, wird für die Sudanländer jedenfalls einen gewaltigen Umschwung in der Ein- und Ausfuhr herbeiführen und im Roten Meere Schiffahrt und Handel neu beleben.

Volkszählungs-Ergebnisse. Das Königlich Preußische Statistische Landesamt hat in einer Sondernummer der Statistischen Korrespondenz das vorläufige Ergebnis der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 für die preußischen Städte mit 10 000 und mehr Bewohnern veröffentlicht. Danach waren am 1. Dezember 1905 in Preußen 262 Städte mit 10 000 und mehr Bewohnern vorhanden, gegen 245 im Jahre 1900, 223 im Jahre 1895, 205 im Jahre 1890 und 196 im Jahre 1885. In jenen 262 Städten wurden am 1. Dezember 1905 insgesamt 13 314 149 ortsanwesende Personen gezählt.

Die Zunahme der Bevölkerung der preußischen Städte mit 10 000 und mehr Einwohnern betrug 16,96 v. H. der zu Beginn des letzten Jahrfünfts ermittelten Bevölkerung, gegen 20,29 v. H. während der Jahre 1895/1900 und 14,06 v. H. während der Jahre 1890/95. In den einzelnen Städten ist die Bevölkerungsveränderung in den letzten 5 Jahren sehr ungleichmäßig gewesen: in 255 Städten ist eine Zunahme erfolgt, in 7 Städten eine Abnahme. Am stärksten war die Bevölkerungszunahme in Rixdorf (65,90 v. H.), die Abnahme in Staßfurt (8,51 v. H.).

Ordnet man in fallender Reihenfolge diejenigen 20 Städte, welche die größte Zunahme, und diejenigen, welche die geringste Zu- oder die größte Abnahme aufweisen, so erhält man die nachstehenden beiden Reihen.

a) Größte Zunahme.

Lfd. Nr.		Ortsanwesende Bevölkerung		Zunahme von 1900 bis 1905	
		am 1. 12. 1905	am 1. 12. 1900	überhaupt	v. H.
1.	Rixdorf	153 650	92 614	61 036	65,90
2.	Schöneberg	140 992	95 998	44 994	46,87
3.	Kiel	163 685	121 824	41 861	34,36
4.	Cöpenick	27 721	20 925	6 796	32,48
5.	Lehe (Flecken)	31 829	24 301	7 528	30,98
6.	Recklinghausen	44 392	34 019	10 373	30,49
7.	Zoppot	11 797	9 056	2 741	30,27
8.	Charlottenburg	239 512	189 305	50 207	26,52
9.	Emden	20 754	16 453	4 301	26,14
10.	Biebrich	18 980	15 048	3 932	26,13
11.	Gerresheim	14 431	11 541	2 890	25,04
12.	Wald	23 047	18 630	4 417	23,71
13.	Kalk	25 477	20 606	4 871	23,64
14.	Oberhausen	52 096	42 148	9 948	23,60
15.	Malstatt-Burbach	38 548	31 195	7 353	23,57
16.	Haspe	19 818	16 039	3 779	23,56
17.	Hilden	13 948	11 296	2 652	23,48
18.	Rheine	12 795	10 371	2 424	23,37
19.	Lippstadt	15 438	12 533	2 905	23,18
20.	Hamm	38 430	31 371	7 059	22,50.

b) Geringste Zu- oder größte Abnahme.

Lfd. Nr.		Ortsanwesende Bevölkerung am 1. 12. 1905	am 1. 12. 1900	Zunahme (+) oder Abnahme (—) von 1900 bis 1905 überhaupt	v. H.
1.	Aschersleben	27 876	27 245	+ 631	+ 2,32
2.	Krotoschin	12 659	12 373	+ 286	+ 2,31
3.	Oppeln	30 769	30 112	+ 657	+ 2,18
4.	Jauer	13 307	13 024	+ 283	+ 2,17
5.	Pasewalk	10 519	10 299	+ 220	+ 2,14
6.	Potsdam	60 924	59 796	+ 1 128	+ 1,89
7.	Gumbinnen	14 194	14 000	+ 194	+ 1,39
8.	Wermelskirchen	15 653	15 469	+ 184	+ 1,19
9.	Crefeld	110 347	109 084	+ 1 263	+ 1,16
10.	Leobschütz	12 695	12 629	+ 66	+ 0,52
11.	Leer	12 348	12 301	+ 47	+ 0,38
12.	Neustadt (Oberschl.)	20 187	20 139	+ 48	+ 0,24
13.	Stargard (Pomm.)	26 908	26 858	+ 50	+ 0,19
14.	Kalbe (Saale)	12 263	12 281	— 18	— 0,15
15.	Haynau	10 118	10 142	— 24	— 0,24
16.	Oschersleben	13 271	13 405	— 134	— 1,00
17.	Rawitsch	11 351	11 741	— 390	— 3,32
18.	Eupen	13 600	14 297	— 697	— 4,88
19.	Hohensalza	24 551	26 141	— 1 590	— 6,08
20.	Staßfurt	18 308	20 011	— 1 703	— 8,51.

Seit Errichtung des Deutschen Reichs hat sich die Zahl der preußischen Städte mit mehr als 10 000 Einwohnern um 125 vermehrt, obwohl während dieser Zeit Bockenheim, Ehrenfeld, Deutz, Dorp, Ottensen, Neustadt-Magdeburg, Buckau, Burtscheid, Grabow (Oder), Meiderich und Ruhrort durch Zusammenlegung mit andern Städten ihre Selbständigkeit verloren haben.

Die Bevölkerung der Stadt Berlin hat sich nach den vorläufigen Feststellungen in dem abgelaufenen Jahrfünft von 1 888 848 auf 2 035 815 vermehrt, d. s. um 7,78 v. H. gegen 12,61 v. H. in der Zeit von 1895 bis 1900. Um die Einwohnerzahl von Groß-Berlin zu ermitteln, müssen zur Stadt Berlin 28 Vororte hinzugerechnet werden, die nachstehend (mit der Einwohnerzahl in Klammern) angegeben sind, nämlich: Charlottenburg (239512), Schöneberg (140 992), Rixdorf (153 650), Britz (9 477), Treptow (11 316), Stralau (3 546), Boxhagen-Rummelsburg (33 003), Friedrichsfelde (14 073), Lichtenberg (55 365), Heinersdorf (831), Hohenschönhausen, Landgemeinde (1 895), Hohenschönhausen, Gutsbezirk (1 758), Weißensee (37 606), Pankow (29 066), Niederschönhausen, Landgemeinde (9 170), Niederschönhausen, Gutsbezirk (393), Reinickendorf (22 400), Plötzensee (3 079), Groß-Lichterfelde (34 336), Steglitz (32 832), Lankwitz (7 176), Dahlem (1 054), Grunewald (4574), Schmargendorf (5 039), Deutsch-Wilmersdorf (63 568), Friedenau (18 010), Mariendorf (9 016), Tempelhof (10 574). Hiernach beträgt die Einwohnerzahl von Groß-Berlin 2 989 126.

Postpäckereiverkehr während der letzten Weihnachtszeit. In der Zeit vom 12. bis einschl. 25. Dezember 1905 sind in den 69 Städten des Reichs-Postgebiets, die bei der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 mehr als 50000 Einwohner aufwiesen, insgesamt 11010602 Pakete aufgegeben worden und eingegangen; dies bedeutet gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahrs eine Zunahme des Paketverkehrs um 371805 Stück, also um 3,49 v. H. Von der Gesamtzunahme entfallen auf Berlin 69518, Hamburg 25170, Leipzig 19532, Dresden 16791 und Breslau 15265 Stück. Im ganzen sind in diesen Städten während der letzten Weihnachtszeit 2355620, 626874, 737673, 530430 und 372637 aufgegebene und eingegangene Pakete gezählt worden. Die Zunahme hat sich in Berlin, Leipzig und Breslau vorwiegend bei den aufgegebenen, in Hamburg vorwiegend bei den eingegangenen Paketen gezeigt; in Dresden verteilte sie sich nahezu gleichmäßig auf eingegangene und aufgegebene Pakete.

LITERATUR.

Orthographisches Wörterbuch der deutschen Sprache von Dr. Konrad Duden, Geheimem Regierungsrate. 8. Auflage. Leipzig und Wien, Bibliographisches Institut. 1905. In Leinenband 1 Mark 60 Pfennig.

Das in langjährigem Gebrauche bewährte Wörterbuch bietet in der sorgfältig bearbeiteten neuen Auflage eine zuverlässige Ergänzung zu den amtlichen Wörterverzeichnissen. Es enthält außer der Angabe der richtigen Schreibweise für Wörter aller erdenklichen Art, insbesondere auch für mundartliche, technische und wissenschaftliche Ausdrücke noch zahlreiche Wort- und Sacherklärungen, Verdeutschungen von Fremdwörtern, grammatische Winke usw. und berücksichtigt die von den Regierungen Preußens, Bayerns und Österreichs in den Wörterbüchern mit Einheitsschreibungen getroffenen neuen Verfügungen. Das Buch entspricht allen Anforderungen, die man an ein derartiges Nachschlagebuch stellen kann.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 6. BERLIN, MÄRZ. **1906.**

Ausdehnung des Fernsprechwesens im Reichs-Telegraphengebiete.

In den meisten Ländern mit gut entwickeltem Fernsprechwesen hat sich in den letzten Jahren eine über das frühere Maß weit hinausgehende Steigerung des telephonischen Verkehrsbedürfnisses, sowohl innerhalb der Orte wie auf nähere und weitere Entfernungen, geltend gemacht. Auch im Reichs-Telegraphengebiet ist diese Erscheinung hervorgetreten. Die Zunahme des Verkehrs war mitunter so bedeutend, daß es der Verwaltung schwer wurde, die nötigen Betriebsmittel rechtzeitig bereitzustellen. Es versteht sich von selbst, daß mit der Verdichtung des Fernsprechnetzes die örtlichen und technischen Schwierigkeiten gewachsen sind. In zahlreichen Städten mußte zur unterirdischen Führung der Anschlußleitungen übergegangen werden, weil die Dachgestänge keine weitere Inanspruchnahme vertrugen, vielfach auch wegen der von elektrischen Straßenbahnen oder anderen Starkstromanlagen drohenden Störungen und Beschädigungen. Dabei durfte der planmäßige Ausbau der Ortsnetze zum Doppelleitungsbetriebe keine Unterbrechung erfahren. Hand in Hand mit der Vermehrung der Anschlußleitungen und der Einführung des Doppelleitungsbetriebs ging die Umgestaltung der technischen Einrichtungen der Vermittelungsanstalten, wobei die neusten und leistungsfähigsten Systeme Anwendung gefunden haben. Schließlich erforderte die Sicherung der aus Betriebsrücksichten unerläßlichen oberirdischen Führung für die zahlreichen Fernleitungen, nachdem die Aufnahmefähigkeit der Landlinien immer mehr abgenommen hat.

	Zahl der Orte mit Fernsprech-anstalten	Länge der Linien: oberirdische mit hölzernem Gestänge	Länge der Linien: oberirdische mit eisernem Gestänge	Länge der Linien: unterirdische	Länge der Linien: zusammen	Drahtlänge der Leitungen a) oberirdisch b) unterirdisch: im Betriebe	Drahtlänge der Leitungen: als Vorrat	Drahtlänge der Leitungen: zusammen	Durchschnittliche Drahtlänge einer Anschlußleitung	Zahl der Anschlußleitungen für Teilnehmerhauptstellen, Börsensprechstellen und öffentliche Sprechstellen, die von der Haupt-Vermittelungsstelle in der Luftlinie entfernt sind: bis zu 5 km	mehr als 5 bis zu 10 km	mehr als 10 km
		km	km	km	km	km	km	km	km			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
I. Netze mit fünf und												
	3 003	52 233,7	19 598,2	4 364,7	76 196,6	a) 444 647,1	44 263,8	488 910,9	3,3	364 760	10 501	426
						b) 824 665,7	542 903,4	1 367 569,1				
						1 269 312,8	587 167,2	1 856 480,0		375 687		
II. Netze mit weniger als fünf Teilnehmeranschlüssen (Umschaltestellen)												
Umschaltestellen	1 059	3 740,0	45,6	1,7	3 787,3	a) 8 285,4	143,1	8 428,5	3,1	2 480	163	2
						b) 4,0	4,9	8,9				
						8 289,4	148,0	8 437,4		2 645		
Orte mit öffentlichen Sprechstellen aber ohne Vermittelungsstelle	17 335	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen (31. 12. 1905)	21 397 Orte mit Fernsprech-anstalten	55 973,7	19 643,8	4 366,4	79 983,9	a) 452 932,5	44 406,9	497 339,4	3,3	367 240	10 664	428
						b) 824 669,7	542 908,3	1 367 578,0				
						1 277 602,2	587 315,2	1 864 917,4		378 332		
dagegen:												
am 31. 12. 1904	19 495	50 741,8	18 278,0	3 364,2	72 384,0	a) 404 985,5	44 468,4	449 453,9	3,0	325 220	9 788	511
						b) 609 392,2	456 294,3	1 065 686,5				
						1 014 377,7	500 762,7	1 515 140,4		335 519		
am 31. 12. 1903	17 878	46 783,3	17 000,0	2 092,2	65 875,5	a) 370 284,5	42 040,8	412 325,3	2,7	288 975	8 141	496
						b) 422 977,4	365 627,3	788 604,7				
						793 261,9	407 668,1	1 200 930,0		297 612		

Zahl der an die Vermittelungsstellen angeschlossenen Fernsprechstellen											
Teilnehmersprechstellen									Börsensprechstellen	Öffentliche Sprechstellen	insgesamt
Hauptstellen (Hauptanschlüsse)			Nebenstellen (Nebenanschlüsse)								
			auf dem Grundstücke der Hauptstelle				auf anderen Grundstücken				
			von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung hergestellt		nicht von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung hergestellt						
gegen Pauschgebühr	gegen Grundgebühr und Gesprächsgebühren	gebührenfreie	in den Räumen des Inhabers des Hauptanschlusses	in anderen Räumen	in den Räumen des Inhabers des Hauptanschlusses	in anderen Räumen	in den Räumen des Inhabers des Hauptanschlusses	in anderen Räumen			
a) Zahl der Teilnehmer b) Zahl der Hauptstellen											
14	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23	24.	25
mehr Teilnehmeranschlüssen.											
a 207 153 b 216 135	149 850 151 967	1 247 3 112	78 364	6 877	7 114	449	25 477	13 934	164	4 311	507 904
a) 358 250 b) 371 214			132 215								
und Orte mit öffentlichen Sprechstellen aber ohne Vermittelungsstelle.											
a 2 325 b 2 335	— —	9 9	127	29	6	1	59	60	—	301	2 927
a) 2 334 b) 2 344			282								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a 209 478 b 218 470	149 850 151 967	1 256 3 121	78 491	6 906	7 120	450	25 536	13 994	164	4 612	510 831
a) 360 584 b) 373 558			132 497								
a 194 364 b 202 263	123 968 126 007	1 224 2 845	65 382	5 974	4 467	119	22 599	10 894	151	4 253	444 951
a) 319 556 b) 331 115			109 435								
a 181 682 b 189 131	100 491 102 039	1 152 2 425	54 203	5 380	3 130	96	18 148	8 158	141	3 878	386 729
a) 283 325 b) 293 595			89 115								

	Zahl der Vermittelungsstellen	Zahl der durch die Vermittelungsstellen zum Zwecke der Weiterbeförderung aufgenommenen: Telegramme	Zahl der durch die Vermittelungsstellen zum Zwecke der Weiterbeförderung aufgenommenen: sonstigen Nachrichten	Zahl der von den Vermittelungsstellen an Teilnehmer zugesprochenen Telegramme	Zahl der Gespräche im: Zwischen Sprechstellen desselben Orts-Fernsprechnetzes: im ganzen	Zwischen Sprechstellen desselben Orts-Fernsprechnetzes: für den Tag	Zwischen Sprechstellen verschiedener Orts-Fernsprechnetze: im Nachbarorts-, Vororts- und Bezirksverkehr: im ganzen	im Nachbarorts-, Vororts- und Bezirksverkehr: für den Tag	im Fernverkehr: im ganzen	im Fernverkehr: für den Tag
26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.
I. Netze mit fünf und										
	3 015	1 544 476	1 041	855 846	905 484 698	2 481 651	125 543 898	344 184	45 990 877	126 622
II. Netze mit weniger als fünf Teilnehmeranschlüssen (Umschaltestellen)										
Umschaltestellen	1 059	27 250	309	23 820	466 665	1 324	3 366	12	1 107 122	3 160
Orte mit öffentlichen Sprechstellen aber ohne Vermittelungsstelle	—	—	—	—	—	—	—	—	2 572 550	7 087
Zusammen (31. 12. 1905)	4 074	1 571 726	1 350	879 666	905 951 363	2 482 975	125 547 264	344 196	49 670 549	136 869
dagegen: am 31. 12. 1904	3 784	1 400 704	956	785 843	812 024 650	2 237 187	102 682 031	280 964	44 106 581	121 006
am 31. 12. 1903	3 558	1 275 163	905	743 799	714 255 730	1 958 141	83 047 039	227 544	34 285 735	94 438

Kalenderjahre 1905				Nachrichtliche Angaben				
insgesamt			Zahl der bei den Vermittelungsstellen beschäftigten Beamten	(Zu Sp. 11, 12, 13.) Von den Anschlußleitungen werden als Doppelleitungen betrieben	(Zu Sp. 24.) Von den öffentlichen Sprechstellen sind für Automatenbetrieb eingerichtet	(Zu Sp. 31.) Von den nachgewiesenen Gesprächen zwischen Sprechstellen desselben Orts-Fernsprechnetzes sind geführt worden		
im ganzen (Sp. 31 + 33 + 35)	für den Tag (Sp. 32 + 34 + 36)	für den Tag und die Anschlußleitung (Sp. 38, Sp. 11 + 12 + 13)				von Teilnehmerstellen gegen Grundgebühr und Gesprächsgebühren	mit öffentlichen Sprechstellen	mit Börsensprechstellen
37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.
mehr Teilnehmeranschlüssen.								
1 077 019 473	2 952 457	7,9	12 719	198 308	726	91 366 455	1 919 675	441 844
und Orte mit öffentlichen Sprechstellen aber ohne Vermittelungsstelle.								
1 577 153	4 496	1,3	94	521	—	—	38 814	—
2 572 550	7 087	—	—	—	—	—	—	—
1 081 169 176	2 964 040	—	12 813	198 829	726	91 366 455	1 958 489	441 844
959 113 2[illegible]8	2 639 157	—	10 925	129 534	708	71 501 956	1 519 923	441 732
831 [illegible] 504	2 280 123	—	9 838	79 199	691	55 421 211	1 226 598	464 907

die besondere Aufmerksamkeit der Verwaltung. Es darf auch nicht unerwähnt bleiben, daß bei der Vermehrung usw. der Betriebsmittel, besonders der Verbindungsleitungen, auf die in den letzten Jahren wenig günstige Lage der Reichsfinanzen Rücksicht genommen werden mußte. Immerhin haben erhebliche Summen aufgewandt werden können. Im Etat für 1903 waren 40 315 000 Mark, für 1904 37 315 000 Mark, für 1905 41 720 000 Mark für Fernsprechneuanlagen ausgeworfen, der Etat für 1906 sieht sogar 49 342 000 Mark vor, während beispielsweise im Jahre 1895 nur 4 900 000 Mark vorgesehen waren. Dementsprechend ist in den letzten Jahren eine bedeutende Erweiterung der Fernsprecheinrichtungen möglich gewesen und der Verkehr konnte sich in stark aufsteigender Linie entwickeln. Über den Stand der Ortsfernsprechnetze des Reichs-Telegraphengebiets am Schlusse des Kalenderjahrs 1905 und über die Gesamtfortschritte gegenüber den Jahren 1904 und 1903 gibt die Zusammenstellung auf S. 162 bis 165 Aufschluß.

Nach der Zusammenstellung beträgt die Zahl der Orte mit Vermittelungsanstalt 4062 und die Gesamtzahl der Sprechstellen 510 831 (Ende 1904: 3770 Orte mit Vermittelungsanstalt und 444 954 Sprechstellen). Die Länge der oberirdischen Linien hat gegen 1904 um 9,56 v. H., die der unterirdischen Linien um 29,79 v. H., die Länge der oberirdischen Leitungen um 10,65 v. H. und die der Kabelleitungen um 28,32 v. H. zugenommen. Bemerkenswert ist das steigende Übergewicht der unterirdischen Leitungen gegenüber den oberirdischen, die jetzt nahezu im Verhältnisse von 3 : 1 zueinander stehen; allerdings sind etwa $^2/_5$ der Kabelleitungen (542 908,3 km von 1 367 578 km) Vorratsadern, während unter 452 932,5 km oberirdischer Leitungen nur 44 406,9 km sich noch nicht im Betriebe befinden. Der reichliche Vorrat bei der unterirdischen Führung erklärt sich aus der technisch und wirtschaftlich vorteilhaften Verwendung vieladeriger Kabel auch für solche Strecken, auf denen zu Anfang nur ein kleiner Bruchteil der Adern in Betrieb genommen wird. Aus den Zahlen in den Spalten 14 bis 22 geht hervor, daß sich das Verhältnis der Pauschgebühren-Anschlüsse zu den Grundgebühren-Anschlüssen und den Nebenanschlüssen allmählich zu ungunsten der ersten verschiebt. Auf 100 Pauschgebühren-Anschlüsse entfielen nämlich in den Jahren

1903 . . .	53,9	Grundgebühren-Anschlüsse	und	41,8	Nebenanschlüsse,
1904 . . .	62,3	-	-	54,1	-
1905 . . .	69,5	-	-	60,6	- .

Die Grundgebühren-Anschlüsse und Nebenanschlüsse zusammengenommen haben also die Pauschgebühren-Anschlüsse, hinter denen sie im Jahre 1903 noch zurückstanden, jetzt bereits weit überholt.

Die Zahl der im Jahre gewechselten Gespräche hat zum erstenmal die Milliarde erreicht (Spalte 37); täglich werden im Durchschnitte nahezu 3 Millionen Verbindungen ausgeführt. Gegenüber dem Vorjahr ist der Ortsverkehr um 10,9 v. H., der Nachbarorts-, Vororts- und Bezirksverkehr um 22,5 v. H. und der Fernverkehr um 13,1 v. H. gestiegen. Im Durchschnitte werden für den Hauptanschluß täglich 6,6 Ortsverbindungen ausgeführt; auf den Grundgebühren-Anschluß allein berechnet, ergibt sich jedoch nur ein täglicher Verkehr von 1,6 Ortsgesprächen.

Die größten Ortsfernsprechnetze des Reichs-Telegraphengebiets sind nach dem Stande vom 31. Dezember 1905 folgende:

	mit Sprechstellen	Leitung im Betriebe km	ausgegangene Gespräche täglich
Berlin	74 836	196 698	578 422
Hamburg	31 707	65 055	271 598
Frankfurt (M.)	14 104	41 949	108 179
Leipzig	13 159	69 301	62 668
Dresden	12 917	51 619	65 889
Cöln	11 163	45 737	69 299
Breslau	9 364	19 784	66 606

In den unter II der Nachweisung aufgeführten Orten ohne Vermittelungsstelle bestehen 17 375 öffentliche Sprechstellen; davon sind 8752 in den Ortsbereich von Vermittelungsanstalten einbezogen. 13 533 Orte des Reichs-Telegraphengebiets, in denen sich weder Vermittelungsanstalten noch öffentliche Sprechstellen befinden, sind durch Teilnehmerleitungen an das allgemeine Fernsprechnetz angeschlossen.

Die Gesamtzahl der in den Ortsfernsprechnetzen verwandten Apparate beträgt 537 196, nämlich
504 654 Fernsprechgehäuse,
27 468 Klappenschränke,
2 765 Vielfachumschalter mit Zubehör,
2 032 Fernschränke und
277 Ferntische.

Das Netz der Fernsprech-Verbindungsanlagen besteht aus 5234 Doppelleitungen mit 503 494 km Drahtlänge; außerdem sind zahlreiche kleinere Ortsnetze durch Telegraphenleitungen mit Fernsprechbetrieb an das allgemeine Fernsprechnetz angeschlossen. Die längsten Verbindungsleitungen sind folgende:

Lfd. Nr.		Doppelleitung km	Gespräche täglich*)	Bemerkungen
1.	Berlin–Paris (Reichsgebiet 848 km)	1192	53	
2.	Berlin–Posen–Bromberg–Elbing Königsberg (Pr.)–Insterburg–Tilsit–Memel	944	229	
3.	Berlin–Budapest (Reichsgebiet 513 km)	941	9	
4.	Berlin–Stuttgart–Basel (Reichsgebiet 417 km)	914	86	auf der Teilstrecke Berlin–Stuttgart
5.	Berlin–Osterode (Ostpr.)–Königsberg (Pr.)	709	140	

*) Einschließlich der nur auf Teilstrecken einer Leitung geführten Gespräche.

Lfd. Nr.		Doppel-leitung km	Ge-spräche täglich	Bemerkungen
6.	Berlin-Wien (Reichsgebiet 252 km)	686	113	
7.	Berlin-Dresden-Prag-Wien (Reichsgebiet 252 km)	676	127	
8.	Berlin-Nürnberg-München (Reichsgebiet 331 km)	665	68	auf der Teilstrecke Berlin-Nürnberg
9.	Berlin-München (Reichsgebiet 329 km)	662	120	2 Leitungen
10.	Berlin-Düsseldorf	651	183	2 Leitungen
11.	Frankfurt (Main)-Paris (Reichsgebiet 307 km)	651	66	
12.	Berlin-Mannheim	635	85	
13.	Berlin-Cöln	633	262	3 Leitungen und 1 kombinierte
14.	Berlin-Hannover-Cöln	633	198	
15.	Berlin-Coblenz	594	37	
16.	Berlin-Dortmund	575	108	
17.	Berlin-Frankfurt (Main)	574	561	5 Leitungen
18.	Berlin-Nordhausen-Cassel-Frankfurt (Main)	574	165	
19.	Berlin-Hagen (Westf.)-Bochum	568	134	
20.	Berlin-Essen (Ruhr)	558	140	
21.	Berlin-Elberfeld	554	93	
22.	Berlin-Oppeln-Gleiwitz	553	143	
23.	Leipzig-Stuttgart (Reichsgebiet 242 km)	519	45	
24.	Cöln-Leipzig	518	109	
25.	Frankfurt (Main)-Hamburg	513	236	2 Leitungen
26.	Hamburg-Kiel-Flensburg-Fredericia-Odense-Nyborg-Korsör-Kopenhagen (Reichsgebiet 251 km)	492	47	

Die Herstellungskosten der Fernsprechanlagen haben bis zum Schlusse des Rechnungsjahrs 1904 294 881 658 Mark betragen. Rechnet man dazu die im Etat für 1905 ausgeworfenen Summen, so ergibt sich ein Gesamtbetrag von 321 981 658 Mark.

Die Zahl der im Fernsprechdienste beschäftigten Beamten beläuft sich auf 12 813.

Die ältesten deutschen Verkehrsabgaben.

Von Dr. A. Schmidt, Ober-Postinspektor in Berlin.

(Schluß.)

III. Die Marktzölle.

Die Warenzüge richteten sich nach den Örtlichkeiten, wo sich eine gewisse Aussicht auf Tausch und Absatz der Waren bot und wohin ein starker Zusammenfluß von Menschen aller Stände und aus allen Richtungen stattfand. In den gesetzlosen Zeiten des frühen Mittelalters waren dies zugleich diejenigen Orte, an denen die Kaufleute wagen konnten, ihre Waren feilzuhalten, da die Grundherrschaften durch Bewaffnete eine Sicherheitspolizei ausübten. Zu diesen Orten gehörten zunächst die königlichen Domänen, wo infolge der Anwesenheit des Königs ein Zusammenfluß von vielen Staatsbeamten, Prälaten, fremden Gesandten usw. stattfand, wo zugleich ein gewisser Luxus herrschte und wo für die Kaufleute sich deshalb die beste Gelegenheit zum Absatz ihrer Waren bot. Königliche Pfalzgüter werden mehrfach in alten Urkunden als Märkte erwähnt, z. B. Regensburg, Duisburg, Sinzig, Frankfurt (Main), Mainz, Worms, Speyer usw.

Bedeutende Märkte entstanden ferner an den Bischofssitzen infolge des Bedarfs der Haushaltung des Bischofs und der zahlreichen Dienerschaft sowie wegen des steigenden Reichtums der Stifte. Auch hielten die reichen und vornehmen jungen Leute in den mit den Domstiften verbundenen Lehranstalten eine starke Nachfrage nach ausländischen Waren. Als solche Plätze werden vor Ablauf des 10. Jahrhunderts genannt: Magdeburg (seit 965), Bremen (seit 966), Verden (seit 985), Halberstadt (seit 995), Hamburg, Cöln, Passau, Freisingen (seit 996) usw. Schließlich gaben bedeutende Klöster und Abteien Veranlassung zur Entstehung von Märkten (Messen), weil bei ihnen Gedächtnistage zum Andenken an Heilige oder Märtyrer gefeiert oder größere Religions- und Volksfeste zur Einweihung von Kirchen (Kirchweihe) abgehalten wurden, zu denen eine beträchtliche Menge von Gläubigen sich einfand (Wallfahrten). Als solche Klöster werden Corvey, Herford, Gandersheim, Lorch u. a. genannt. Am zahlreichsten waren die Versammlungen bei der Feier der Christnacht. Daher stammten die vielen, zum Teil sehr bedeutenden Christmärkte.

Die Marktgründung war ein Regal. Bei der Anwesenheit des Königs in einem Orte wurde ein Kreuz aufgestellt. Diese Aufrichtung des Kreuzes war schon von der fränkischen Zeit her das Zeichen für die missio in bannum, d. i. für die Beschlagnahme des Grundstücks im Namen des Königs. Durch das Kreuz wurde, wie sonst ein Grundstück, so hier der Marktplatz nach fränkischem jus honorarium zum Besitz und Eigentum des Königs. An dem Kreuze pflegte ein Handschuh zu hängen, neben dem Handschuh oder an dessen Stelle kommt auch ein Schwert als Beigabe zu dem Kreuze vor. Anderswo treffen wir das Schwert allein oder eine Fahne, einen Hut oder einen Schild. Handschuh, Schwert, Hut und Fahne waren des Königs Leibzeichen.*) Solange das Kreuz aufgerichtet war,

*) Später gab man der Gestalt eines Ritters — einer Rolandssäule — die Symbole des Königtums zu tragen. In den Städten Norddeutschlands (Berlin, Bremen usw.) ward die Rolandssäule, wie einst das Stadtkreuz, das Zeichen der Stadtfreiheit. Der Name Roland wurde dem Ritter deshalb gegeben, weil einst Held Roland Schwert und Schild Karls des Großen getragen hatte. — Vgl. Rich. Schröder, »Die Rolande Deutschlands«, Festschrift des Vereins für die Geschichte Berlins. 1889. S. 26—30.

dauerte der Markt. In der Stadt Bozen wird, soweit bekannt, noch heute während des Marktes die Marktfahne aufgezogen.

Die Städte besaßen das Recht, ständig ein Kreuz zu haben.

Der Markt verlangte nun einen bestimmten Platz neben oder später auch innerhalb der Stadt. Der »Marktplatz« umfaßte zunächst nur das Gebiet, das tatsächlich der Entfaltung von Handel und Wandel diente. Aber sehr bald ist der Begriff erweitert worden. Das umliegende Gebiet, das mit der Stadt eine wirtschaftliche Einheit bildete, wurde rechtlich für »Marktplatz«, für ein unter Marktrecht stehendes Gebiet erklärt. Schon gegen Ende des 10. Jahrhunderts bildete dies die Regel. Die Grenzen dieses weiteren Gebiets wurden dann gleichfalls durch Kreuze*) bezeichnet. Das weitere Gebiet galt rechtlich als Marktgebiet (Marktplatz) und führte den Namen Weichbild.

In Süddeutschland finden wir als gleichbedeutenden Ausdruck die Bezeichnung »Burgfriede« und »Burgrecht«. Die mittelalterliche Stadt war zunächst eine Burg, d. h. ein mit Mauern und Gräben befestigter Ort, der den Bewohnern der umliegenden offenen Landorte als Zuflucht und Schutz diente. Die Bewohner hießen Bürger (burgensis). Eine Stadtmarkung faßte demnach außer dem eigentlichen, umwallten Stadtgebiete die ländlichen Ansiedelungen eines engeren oder weiteren Umkreises zu einer Art militärischer Gemeinschaft und zu einem wirtschaftlichen Gemeinwesen zusammen. Für dieses Gebiet bestand ein besonderes Marktgericht (judicium fori) und ein besonderes Marktrecht (jus fori). Als »Marktrecht« werden auch zuweilen die Marktzölle selbst bezeichnet, z. B. in Mainz.

Die Verkäufer hatten teils überhaupt für die Erlaubnis, auf fremdem Grund und Boden ihre Waren auszupacken und feilzubieten, teils insbesondere für den von der Grundherrschaft dabei gewährten Polizeischutz eine gewisse Abgabe, den Zoll, zu entrichten. Dies geht aus vielen urkundlichen Stellen hervor, in denen Zoll und Markt in wesentlicher Verbindung vorkommen, z. B. »Telonea de mercatis; — ut nullus teloneum exigat, nisi in mercatibus, ubi communia commercia emuntur ac venundantur; — mercati palatii telonearius; — teloneum de mercatu; — Theóloneum de macellis«. Der Marktzoll erscheint auch als Entgelt für die Ordnung und Beaufsichtigung des Marktverkehrs und Überwachung von Münze, Maß und Gewicht. In den ältesten Urkunden (der Franken und Karolinger) sind selbstverständlich nur wenige Bestimmungen über die Marktzölle enthalten, da eine weitere Entwickelung dieser Zölle — im Gegensatze zum künstlichen Systeme der Durchfuhrzölle — erst mit der Bildung und Entwickelung der Märkte eintrat. Aus den älteren Quellen erkennen wir nur, daß der Verkäufer, sobald die Ware von einer Hand in die andere überging, an denjenigen, dem die Erträgnisse des Marktes zustanden, eine gesetzlich festgestellte Abgabe zahlen mußte. Diese führte die Bezeichnung foraticum oder teloneum de mercatis (auch foraturia, foralia, foragia). Zu den Marktabgaben gehören ferner das laudaticum und das salutaticum. Das laudaticum (von laudare, im späteren Latein gleichbedeutend mit consentire)

*) Ein Beispiel gibt die Urkunde des Markgrafen Otto für Leipzig (zwischen 1156 und 1170), v. Posern Klett, Urkundenbuch der Stadt Leipzig, Bd. 1 (Codex diplomaticus Saxoniae regiae, 2. Hauptteil, Bd. 8). No 2: juris etiam sui quod wicbilede dicitur signum petentibus unum in medio Halestrae, secundum in medio Pardae, tertium ad lapidem qui est prope patibulum, quartum trans fossam qua lapides fodiuntur demonstravit. Das eine Kreuz stand also inmitten der Elster, das zweite inmitten der Parthe, das dritte am Wege nach dem Dorfe Connewitz, das vierte am Hallischen Steinwege.

wird in der Befreiungsurkunde v. J. 816 den Schiffen des Klosters St. Germain erlassen. In späteren Urkunden kommt es vor als die Abgabe, mit der die Handeltreibenden die Zustimmung des Marktherrn zur Kaufhandlung erwarben. Mit dem salutaticum, von salus (Schutz), erkaufte der Handelsmann für Person und Waren innerhalb des Marktgebiets den Schutz des Grundherrn, die Teilnahme am Marktfrieden.

Die Marktzölle, die in ihrer weiteren Ausbildung das ganze System der städtischen Abgaben bildeten, wurden später sowohl vom Handel auf den Jahr- und Wochenmärkten als auch vom Verkauf in den Häusern erhoben. Hierher gehört das Stättegeld, die Abgabe von dem Platze, dessen der einzelne Händler zur Auslegung seiner Waren bedurfte. In den älteren Zeiten wurde es meist nach der besonderen Stätte genannt, dem Kaufhause, den Fleisch-, Brot- und Schuhbänken usw. In Verbindung mit diesen Marktzöllen stand auch das Wagegeld oder der Wagzoll, der als Bezahlung für die Benutzung der städtischen Wage entrichtet werden mußte. Die Einrichtung der öffentlichen Wagen hatte die Beaufsichtigung der Verwendung richtigen Gewichts zum Zwecke. Gegen den fremden Verkäufer waltete nämlich immer ein tiefgewurzeltes Mißtrauen ob. Um Täuschungen beim Handel vorzubeugen — tauschen und täuschen ist in der älteren Sprache eins —, wurden obrigkeitliche Unterkäufer, Messer und Wäger eingesetzt. Schon Karl der Kahle hatte zur Verhütung von Betrügereien sehr eingehende Vorschriften über den Marktverkehr in seinem Reiche erlassen.

Außer diesen Abgaben finden wir noch den sog. Ohmpfennig (vom Wein), den Steinpfennig (vom Salz), den Bannpfennig und andere Abgaben, welche alle für das Recht zum Handelsbetriebe, für das Recht, die Waren auf den Markt zu bringen, zu entrichten waren.

Da das Recht, Märkte anzulegen, allein dem Könige zustand, gebührte ihm auch der Marktzoll. Der Zoll war mit dem Marktrecht untrennbar verbunden und dieses ursprünglich von der Verleihung und Bestätigung des Reichsoberhaupts abhängig. »Niemanne mut market noch monte erheven ane des rihteres willen, binnen des gerihte it leget. Ok sal die koning durch reht sinen handscho darto senden to bewisen dat it sin wille si« (Sachsenspiegel, lib. III, Art. 26 § 4). So erlaubte Konrad II. in einer Urkunde v. J. 1038 dem Kloster Stablo, als er diesem ein Schloß mit allen Besitzungen und Rechten überließ, unter Übersendung seines Handschuhs, dort einen Markt einzurichten. Otto I. verlieh i. J. 966 dem Erzbischof Adelbert von Hamburg ein Marktrecht für Bremen und übergab ihm damit alle Nutzungen, als Bann, Zoll und Münze. Das gleiche Markt- und Zollrecht erhielten i. d. J. 985—995 die Stifte Verden und Halberstadt und die Abtei Gandersheim. Konrad II. erlaubte 1038 dem Erzstifte Hamburg, Märkte in Eislingen und Stade zu halten, und gestand dabei diesem den Zoll zu.

Aus diesen Verleihungen geht hervor, daß nicht die Gemeinde des Marktorts, sondern der Herr des Marktes, in den Reichsstädten der König selbst, in den anderen der geistliche oder weltliche Landesherr zuerst das Recht auf die Marktzolleinnahmen hatte. Ebenso erhielt bei allen Jahrmarktsverleihungen, die urkundlich aus den Zeiten der sächsischen, fränkischen und schwäbischen Kaiser stammen, nicht der Marktort, sondern der Marktherr — d. i. derjenige, dem der König seine Rechte über den Markt übertrug, — das Recht der Zollerhebung. Otto I. erteilte dem Kloster St. Gallen für Rohrschach i. J. 947 das Recht auf einen Jahrmarkt, »mit der Erlaubnis, zu erheben, was nur vom Markte selbst an Zöllen erhoben werden dürfe«. Mit dem Markt- und mit dem Zollrechte zusammen wurde meist auch das

Münzrecht verliehen, wenigstens finden wir in den Urkunden des Mittelalters die Worte mercatus, teloneum et moneta stets zusammen aufgeführt. Von den Marktherren erwarben dann die Städte durch Kauf und Beleihung gegen Verpfändung den Zollbesitz innerhalb ihres Weichbildes und wandelten ihn dann je nach Gunst und Gelegenheit zu einem unabhängig verwalteten städtischen Zollwesen um.

Die Zollentrichtung

erfolgte ursprünglich vorwiegend in Ware, in der Form des Naturalzolls; die Zahlung geschah regelmäßig nicht in Geld, sondern in den Waren selbst, welche geführt wurden. Doch finden wir frühzeitig auch einen Geldzoll. Oft wurde beides nebeneinander genommen. Aber bei dem unentwickelten Münzwesen und den schlechten Geldverhältnissen des frühen Mittelalters blieb die Entrichtung des Zolles in Geld noch lange im Hintergrunde. Das deutsche Volk befand sich in wirtschaftlicher Beziehung damals noch auf der Stufe der geschlossenen Hauswirtschaft, später auf der Stufe der sog. Stadtwirtschaft oder des »direkten Austausches«. Die erste kennzeichnet sich dadurch, daß der ganze Kreislauf der Wirtschaftserzeugnisse von der Gewinnung bis zum Verbrauche sich im geschlossenen Kreise des Hauses (der Familie, des Geschlechts — Sippe) bewegte. Jedes Gut wurde in der Wirtschaft verbraucht, wo es entstanden war. Auf der Stufe der Stadtwirtschaft bildete, wie oben erwähnt, das umwallte Stadtgebiet mit den umliegenden ländlichen Ansiedelungen ein wirtschaftliches Ganzes. Die Bewohner der Landschaft brachten Lebensmittel und Rohstoffe in die Stadt und kauften für den Erlös die gewerbliche Arbeit des städtischen Handwerkers in Gestalt fertiger Erzeugnisse, die entweder vorher stückweise bestellt worden waren oder auf offenem Markte am Stande des Handwerkers entnommen wurden. So entstanden räumlich begrenzte Wirtschaftsgemeinschaften mit gegenseitigem unmittelbaren Austausche landwirtschaftlicher und gewerblicher Erzeugnisse zwischen den Erzeugern und Verbrauchern. Ein Zwischenhandel bestand auf beiden Wirtschaftsstufen nicht; er entsprach auch nicht dem Charakter eines Zeitalters, das im Rechte und Brauche lange Zeit die rein naturalwirtschaftliche Grundstimmung zum Ausdrucke brachte. Zudem entstanden durch die verschiedenen Währungen erhebliche Schwierigkeiten, da fast jede Stadt ihr eigenes Münzwesen hatte. Die Entrichtung des Zolles in Geld war also für den Kaufmann doppelt lästig. Nach den Naturalzollabgaben führten einzelne Zölle häufig und bis in das späte Mittelalter hinein ihre Benennungen, die aus der deutschen Volkssprache in die Urkunden- und Gesetzessprache übergingen. Dahin gehört der Pfefferzoll, der älteste Naturalzoll von den Gewürzen, der fast an allen größeren Durchfuhrzollstätten der deutschen Handelsstraßen erhoben wurde, ferner der Heringszoll oder die Heringspfennige. Andere nach den Waren bezeichnete und sowohl auf dem Markte als auch bei der Durchfuhr erhobene Zölle waren diejenigen von Salz, Eisen, Wein, Bier, Tuch usw.

Mit zunehmender Geldwirtschaft bevorzugte man die Naturalabgabe nicht mehr. Bei dem gesteigerten Bedarf an barem Gelde infolge der Zunahme des Güterumlaufs wurde festgesetzt, daß der Zoll nur in Geld entrichtet werden sollte.

Hinsichtlich der Zollberechnung unterscheiden wir drei Arten. Die Berechnung nach dem Beförderungsmittel ist die einfachste und darum wohl auch die älteste Art. Anfangs kannte man nur diese als einheitliche Verzollung. Das Schiff oder der Wagen voll Salz usw. gab soundsoviel

von seinem Inhalt als Zoll ab. So finden wir noch in der Urkunde für Leitmeritz v. J. 1057: de magna nave duas magnas mensuras, de mediocri unam. Der Salzzoll wurde fast ausschließlich in Ware entrichtet. Später wurde ein doppelter Zoll erhoben: für das Transportgefäß (Schiff oder Wagen) — als Entgelt für die Erlaubnis der Durchfahrt — und für die Ladung noch besonders. Man unterschied deshalb beim Schiffszolle nach beladenen und leeren Schiffen. Der Inhalt des Schiffes oder Wagens wurde nach einem kleineren Hohlmaß oder nach Gewicht berechnet und verzollt. Als Hohlmaß diente die Tonne; das Tonnengeld finden wir bei allen in Tonnen verpackten Waren, wie Heringen, Fettwaren, Wein, Bier usw. Andere Namen, wie maisa, pipe (Öl), tina, bezeichneten Gefäße, die ungefähr einer Tonne gleichkommen mußten. Für die meisten anders verpackten Güter wurde das Gewicht, und zwar das punt swar zugrunde gelegt. Dies wurde auch punt gravis, Schiffspfund oder Normannorum pondus genannt. Zwölf solcher punt swar machten eine last aus. Viele Waren wurden mit einem Zolle pro last belegt, z. B. alle Metalle, Felle, Wachs; andere nach punt swar mit einem Zolle für dieses, z. B. Garn, Tuch, Leinwand, Pfeffer, Weihrauch usw. Man kann hieraus schließen, daß die besonders schweren oder minder wertvollen Güter nach last, die feineren nach punt swar verzollt wurden. In den Hansastädten wurde das Pfundgeld erhoben von dem Pfunde der Ladung, d. i. dem Schiffspfunde, talentum quod vulgariter Schippunt vocatur, als Einheit. Der Pfundzoll erscheint auch als Marktabgabe. In Kaiser Sigismunds Reformation des weltlichen und Polizeiwesens im Reiche heißt es nämlich: »Man soll von allen Käufen den Pfundzoll geben und billig nehmen von jedem Pfund zween Heller, was man verkauft«. Der Pfundzoll wurde also als eine zu bestimmten städtischen Einrichtungen erhobene städtische Abgabe reichsgesetzlich festgestellt.

Über das Verhältnis des Wertes zwischen Zollabgabe und Zollware — über den Wertzoll — haben wir nur sehr dürftige Nachrichten; denn die meisten Schriftstücke sprechen nur allgemein von der Entrichtung der Zölle »nach alter Gewohnheit«. Aus der Merowinger Zeit enthält eine Urkunde Dagoberts I. v. J. 629 die Angabe eines Zollsatzes nach dem Werte, insofern sie bestimmte, daß die Handelsleute, die über das Meer zum Markte von St. Denys kamen, von jeder Tonne 2 solidi, die Sachsen dagegen und die Bewohner anderer Länder 12 Denare zahlen sollten. Die karolingischen Urkunden schweigen ganz über diesen Punkt. Die Zollsätze von Raffelstätten bestimmen, daß u. a. vom männlichen Pferde eine tremissa entrichtet werden sollte. Der Preis eines Pferdes wurde im 9. Jahrhundert in Alemannien zu 10 und 20 solidi, in einer Urkunde Karls des Dicken zu 30 solidi angegeben. Nehmen wir den Mittelpreis von 20 solidi, der mit einer Tremissa oder 4 Denaren verzollt werden mußte, so betrüge in diesem Falle der Zollsatz auf 20 solidi $^{1}/_{3}$ solidus, also $1^{2}/_{3}$ v. H. Erst 1309 haben wir einen Wertzoll im sog. Neuwerkzolle zu Hamburg. Er betrug von je 28 Schilling einen Heller, d. i. ungefähr 0,18 v. H. Die Wertzölle sind dann erst später mehr in Aufnahme gekommen. Der Marktzoll betrug in Straßburg und in Zürich $1^{2}/_{3}$ v. H. des Umsatzes; was unter 5 solidi blieb, war frei.

Über die Höhe der Zollsätze sind uns aus den frühesten Jahrhunderten des deutschen Reichs nur spärliche Nachrichten erhalten. Es bestätigt sich hieraus die Ansicht Waitz's: »Feste Grundsätze über die Höhe der Abgaben hat es, soviel erhellt, nicht gegeben. Alles beruhte auf Gewohnheit und Herkommen, über deren Grund und Berechtigung man in den einzelnen Fällen sich schwerlich Rechenschaft zu geben wußte.« Einer der

ältesten, uns erhaltenen Durchfuhrzolltarife ist der Donauzoll-Tarif vom Jahre 904 mit folgenden Sätzen:

a) vom Salz, aus Bayern nach Österreich geführt, entrichtet
   aa) ein Schiff oberhalb Linz einen Schilling oder eine halbe Drachme, unterhalb dieser Stadt drei Scheffel in Natur; nach Mähren bestimmt, einen Solidus;
   bb) ein Frachtwagen, der bei Ens vorbei nach Österreich geht, einen Scheffel in Natur; nach Böhmen bestimmt, einen Schilling;

b) von einem zu Markte geführten Pferde eine Saiga, d. i. drei Denaren Bayrisch;

c) von einem zum Verkaufe bestimmten Leibeigenen ebensoviel.

In Mainz betrug der althergebrachte Satz des Schiffszolls 4 Pfennig, der i. J. 1155 nach voraufgegangener ungerechter Erhöhung wieder hergestellt wurde. In Elley wurde zugunsten Magdeburgs nach einer Urkunde Lothars folgender Zoll erhoben. Von den größten Fahrzeugen sollten 3 solidi (36 Denare), von mittleren, deren zwei zusammengebunden, je $1\frac{1}{2}$ solidi (18 Denare), von kleineren 1 solidus (12 Denare), von Kähnen $\frac{1}{2}$ solidus (6 Denare) gezahlt werden.

Zu den ältesten Tarifbestimmungen gehören auch die hanseatischen; diese sind noch von besonderem Interesse, weil sie sich auf den Seehandel beziehen. Im Vertrage der Stadt Lübeck mit Wiglav, dem Herrn der Insel Rügen, v. J. 1224 wurde der Schiffszoll nach der Tragfähigkeit der Schiffe bestimmt; ein Schiff von weniger als 12 lasten zahlte 1 Pfund Salz, von mehr als 12 bis 18 lasten 1 ferto (= $\frac{1}{4}$ Mark) und 1 Pfund Salz, von mehr als 18 lasten $\frac{1}{2}$ Mark und 1 Pfund Salz; jedes Schiff, das kam, um Heringe zu holen, zahlte jedesmal 1 Pfund Salz.

Nach einem altmärkischen Zolltarife v. J. 1248 waren zu zahlen für

	Solidi	Denare
a) Kupfer, Zinn, Blei, von einer Last	2	—
b) Eisen und Stahl, von einem Schiffpfunde	—	2
c) Tuch, von einem ganzen Ballen	4	—
- - halben Ballen	2	—
von einem Stücke	—	1
d) Leinwand, von einem Ballen	2	—
e) Rind- und Hirschhäute, von einer Last	2	—
f) Talg, von einem Fasse	2	—
g) Hopfen, von einem Schiffpfunde	—	2
h) vermischte Waren, wie Schaffelle, Wolle, Garn, Töpfe, anderes Küchengeschirr, Honig, Wachs, Feigen, Salz, von einem Schiffpfunde	—	2.

Vom 13. Jahrhundert ab sind uns verschiedene Zolltarife erhalten.

Von den Marktzoll-Tarifen ist einer der ältesten derjenige für die Abtei Zürich aus dem Anfange des 11. Jahrhunderts. Jedes Pfund Pfennige des Wertes mußte verzollt werden mit 4 Pf., 1 Pferd mit 4 Pf., das Kleinvieh je mit 1 Pf. Den Wein verzollten die Fremden das Saum mit 2 Pf., Öl und Met in Natur.

Im Stadtrechte von Freiburg (Breisgau) aus dem Anfange des 12. Jahrhunderts ist ein auf ältere Zeiten zurückweisender Tarif enthalten. Ein ausführlicher Tarif aus dem Anfange des 14. Jahrhunderts findet sich im Schultheißenbuche der Stadt Nordhausen. In diesem Tarif ist auch ein

Stättegeld erwähnt; von den Buden mußten die Heimischen wie die Fremden an den Jahrmärkten ein Stättegeld zahlen, die Schuster z. B. 2 Pf., die Gewandschneider 4 Pf.

Die Wege-, Fähr- und Brückengelder sind in den einzelnen Zolltarifen zerstreut. Für Fährgeld hat selbst der »Sachsenspiegel« einen Tarif aufgenommen: 4 Fußgänger 1 Pf., ein Reiter $\frac{1}{2}$ Pf., ein geladener Wagen 4 Pf. hinüber und herüber. In Pirna betrug 1451 der Fährzoll für Wagen je nach ihrer Art und Größe, je nach dem Wasserstand und je nachdem sie im iar lone waren oder nicht, von 3 Den. aufwärts; ein Reiter zahlte 2 Pf. bei kleinem, 4 oder 5 bei großem Wasser; ein Fußgänger 1 Heller oder 1 Pf. Als Brückengeld bestimmt der Sachsenspiegel das halbe Fährgeld. Nach dem Tarife der Stadt Enns v. J. 1191 hatte der über die Brücke fahrende Wagen 16 Pf., das beladene Pferd 6 Pf. zu zahlen. Der Brückenzoll in Prag betrug für Fremde 2 Pf., für Einheimische 1 Pf. Der Rat zu Meißen erhob bis zum Jahre 1436 4 Heller für den Wagen. Von dieser Zeit ab betrug der Zoll für einen Wagen »einen alten Groschen«, für einen Reiter 2, für den Fußgänger 1 Heller. Einen etwas höheren Satz finden wir bei der »Königsbrücke« über den Pulsnitzfluß beim Städtchen Königsbrück (Sachsen). Bereits Karl, ein Sohn Karls des Großen, soll hier auf einem Zuge gegen die Wenden eine Holzbrücke, der Herzog Wratislaus von Böhmen i. J. 1086 eine Steinbrücke erbaut haben, da über jene Stelle die »Haupt- und Heerstraße, da man von Budissin (Bautzen) nach der Elbe fähret«, hinzog. Der Brückenzoll daselbst betrug im 15. Jahrhundert 1 Groschen für jedes Pferd. Die Höhe dieses Zolles muß um so bedeutender erscheinen, als damals eine Leichenpredigt 3 Groschen, eine Elle des besten Tuches 8 Groschen kostete.

In finanzwissenschaftlicher Beziehung tragen die mittelalterlichen Zölle, insbesondere diejenigen des frühen Mittelalters, Gebührencharakter (ubi adjutorium itinerantibus praestatur). Unter »Gebühren« verstehen wir öffentlich-rechtliche Abgaben, die als Entgelt für die besondere Inanspruchnahme der öffentlichen Amtstätigkeit nach der veranlaßten oder verschuldeten Leistung von der öffentlichen Gewalt in einseitig von dieser festgesetzter Höhe und Ausdehnung erhoben werden. Hüllmann betrachtet den Zoll als »Zins« [»Teloneus ut census non exigatur« (Kapitular Karls des Großen v. J. 803) — »de eodem ponte majorem censum exigere« (Kapitular Ludwigs des Frommen v. J. 821). — Censum telonii persolvere« (Urkunde Ottos I. v. J. 956)] oder auch als »Tribut« [»tributum seu telonium«; — »tributa et telonii in media via« (Kapitular Ludwigs des Frommen v. J. 819); — de teloneo fori, sive in tributo salis, sive aliarum rerum etc.« (Urkunde Friedrichs I. v. J. 1158)] und gründet diese Ansicht auf die in zahlreichen Urkunden vorkommenden Bezeichnungen. Diese Meinung ist jedoch nicht haltbar. Die besondere Geltung des Gebührenprinzips beim frühmittelalterlichen Zollwesen ergibt sich aus den Tarifen. In den meisten Fällen erscheint in diesen als Grundlage der Tarifierung — wie wir gesehen haben — das Beförderungsmittel; eine Abstufung der Abgaben erwächst einmal durch die nähere oder weitere Herkunft der Kaufleute, dann durch die Erhebung der Abgaben in verkehrsreichen Zeiten (Jahrmärkte). Der Zoll ist ferner höher, je mehr die Verkehrswege benutzt werden und je mehr die Inhaber der Zölle für die Erleichterung des Verkehrs Sorge tragen müssen. Schon das salische Volksrecht, dann weiter die Kapitularien der Karolinger und zahlreiche andere Verordnungen enthalten die Bestimmung, daß das Recht der Zollerhebung eine Gegenleistung erforderlich

mache, eine Beseitigung der Verkehrshemmnisse. Alle Zolleinnahmen dürfen ursprünglich nur erhoben werden als eine Vergütung für die Leistungen von Verkehrs- und Sicherheitsdiensten. So bezeichnet das Kapitular v. J. 805 als ungesetzliche Zölle solche, »wo Seile über den Fluß gespannt werden, oder von Schiffen, die unter einer Brücke durchgehen, die Abgabe erhoben wird, oder wo man Zölle verlangt, für welche der Reisende keine Gegenleistung noch Hilfe erhält«. »Nova vero seu injusta, ubi vel funes tenduntur, vel cum navibus sub pontibus transitur, seu et his similia, in quibus nullum adjutorium praestatur, ut non exigatur.« Nur da darf ein Zoll gefordert werden, wo dem Reisenden eine Förderung, eine Hilfe für seine Reise geleistet wird. Das Kapitular v. J. 809 verbot, jemand des Zolles wegen zum Gebrauch einer Brücke zu zwingen, wenn der Fluß anderswo bequem überschritten werden konnte. »Ut nullus cogatur ad pontem ire ad flumen transeundum propter telonei causam, quando ille in alio loco conpendiosius illud flumen transire potest.« Der Grundsatz der Gegenleistung blieb jahrhundertelang bestehen. In der von Friedrich II. auf dem Reichstage zu Regensburg i. J. 1235 aufgerichteten Ordnung, deren 6. Artikel »von den Zöllen und Münzen« handelt, heißt es: »Die Empfänger von Zollgeldern zu Land und Wasser sind durch ihre Pflicht gehalten, Brücken und Straßen zu bessern, den Durchreisenden und Schiffenden, von denen sie Zollgeld erhalten, Frieden, Sicherheit und Geleit zu schaffen, so daß diese nichts verlieren, soweit ihr Gebiet reicht.« Eine Glosse zum Sachsenspiegel sagt: »Hieraus verstehst du nun, daß Zoll und Geleit um der Notdurft willen und nicht aus Geiz aufgekommen sind.« Auch die Landfrieden des 13. Jahrhunderts, deren Zweck die Sicherheit der Landstraßen gegen Straßenraub und die Beschützung des Verkehrs, der Gewerbe und des Feldbaues war, betonen die Gegenleistung. So heißt es in dem Landfrieden Rudolphs I. für Franken: »Alle, die Zölle erheben zu Wasser und auf dem Lande, sollen Wegen und Brücken ihr Recht halten mit Bauen und Bessern, und wer den Zoll nimmt, soll den, von welchem er nimmt, befrieden und geleiten nach seiner Macht, soweit sein Gerichte reicht, und wer dies Gebot zu dreien Malen bricht und wird dessen vor Gericht überführt, dessen Zoll soll dem Reiche erledigt sein.« Noch in einer Urkunde des Kaisers Friedrichs IV. v. J. 1441 heißt es: »daß Zoll und Maut nur da seien, um Brücken und Wege davon zu bauen, und wo das nicht geschehe, niemand den Zoll erheben solle, bis die Wege gebessert sind«.

Der Zoll wurde auch als die Entschädigung für einen verursachten und möglichen Schaden oder als Wiedererstattung eines vorher gemachten Kostenaufwandes gedacht und wurde nur durch solchen Vorwand zu einem Rechte. Hinsichtlich des Schadens, der z. B. durch Betreten »unrechter Wege« oder bebauten Landes entstand, sagt der Sachsenspiegel: »sve so unrechten wech sleit over gewunnen land, vor jewelk rat sal he geven enen penning, die ridene man enen halven, und solln den scaden gelden, of dar rat uppe stat; dar vore mut man se wol panden« (lib. II Art. 27 § 4). Ebenso setzt der Schwabenspiegel fest: »swer über gebuwet lant vert, da sol daz rat einen phenninc geben unt der ritende einen« (cap. CLXVIII, S. 114). Mit dem Zolle erkaufte der Handelsmann für Person und Waren gleichzeitig den Schutz des Grundherrn und dieser hatte die Verpflichtung, die Kaufleute auf der Hin- und Rückreise innerhalb seines Gebiets zu schirmen. Wie wir bei den Marktzöllen gesehen haben, war das Markt- und Zollrecht mit dem Königlichen Banne verbunden, d. i. mit der Pflicht, während der Marktzeit und bestimmte Tage vorher und nachher den Marktfrieden zu erhalten und den Handelsleuten jeden durch Raub usw.

zugefügten Schaden zu ersetzen. Der mit dem Marktzollrechte Belehnte blieb der von Kaiser und Reich aufgestellte und ihnen verantwortliche Amtsträger. In einer Urkunde Konrads II. v. J. 1039 heißt es: »Bannum nostrum imperiale super omnes ad mercatum solemnem venientes, ut illuc eundo et redeundo habeant pacem, facimus. Eundemque bannum nostrum fidelibus imperii ea ratione concedimus, ut si in statuto tempore ex illuc venientibus aliqua temeritas evenerit, inde justiciam faciendi dux aut comes vel et episcopus aut quiscunque hominum locum illum a nobis tenet, licentiam habeant« (Lünig, Reichs-Archiv. Pars gen. continuatio. II. Bd. S. 73).

Am reinsten behielten die Wege- und Brückengelder die ursprünglichste Bedeutung der Zölle, da sie stets als ein Entgelt und Beitrag für den Bau und die Unterhaltung dieser Verkehrsmittel galten. Sie haben sich ja auch bis in die Neuzeit erhalten.

Das Gebührenprinzip der mittelalterlichen Zölle wurde aber beständig zurückgedrängt. Während diese ursprünglich eine verkehrsfördernde Einrichtung bildeten, wurden sie allmählich zu einer ungeheuren Verkehrsbelastung. Die Zahl der Rheinzollstätten betrug am Ende des 12. Jahrhunderts 19, des 13. Jahrhunders 44, des 14. Jahrhunderts sogar 64, die Zahl der Elbzölle 35; in Unterösterreich gab es 77 Donauzölle. Der Rheinzoll stellte in der Mitte des 14. Jahrhunderts zu Bingen uud Coblenz etwa 53 bis 67 v. H. des verzollten Wertes dar. Die fortwährende Neuanlage von Zollstätten und der gänzliche Mangel einer einheitlichen Tarifierung steigerten fortwährend die Verkehrsbelastung. Die anfängliche Gebühr wurde nunmehr zur Steuer, d. i. zu einer Abgabe, die als Zwangsbeitrag der Einzelwirtschaften zur Befriedigung von gemeinwirtschaftlichen Bedürfnissen von einer mit Zwangsgewalt ausgestatteten Autorität angeordnet, erhoben und verwaltet wird. Unter dem Drucke dieser Steuern drohte der gesamte wirtschaftliche Körper des großen deutschen Reichs schließlich ganz, wenigstens aber in seinem Großhandel, zu ersterben. Als aber an der Wende des Mittelalters infolge politischer Veränderungen und des engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses größerer Gebiete sich die sog. Stadtwirtschaft zur Volkswirtschaft (Staatswirtschaft) entwickelte, mußten allmählich die alten Binnenzölle fallen, um freie Bahnen für Handel und Verkehr zu schaffen.

Fernsprechgebühren in New York.

In den Vereinigten Staaten von Amerika liegt der Fernsprechdienst bekanntlich in den Händen privater Gesellschaften, für New York wird er von der New York Telephone Company wahrgenommen.

Die Vereinigung der Kaufleute in New York sah sich im April 1904 veranlaßt, bei der New York Telephone Company eine Ermäßigung der Gebühren für Fernsprechanschlüsse anzuregen. Die Telephone Company verhielt sich von vornherein sehr entgegenkommend und es wurde verabredet, Vertreter der Kaufmannschaft mit näheren Ermittelungen darüber zu beauftragen, inwieweit nach Lage der Verhältnisse eine Gebührenherabsetzung billigerweise beansprucht werden könne. Das Ergebnis dieser Ermittelungen ist in einem kürzlich im Drucke erschienenen, eingehenden Be-

richt »Inquiry into Telephone Service and Rates in New York City, by The Merchants' Association of New York« niedergelegt.

Die Verfasser führen darin aus, daß die in den 80 amerikanischen Städten mit mehr als 50000 Einwohnern bestehenden Fernsprechgebührentarife außerordentlich vielgestaltig seien. Man sei versucht anzunehmen, daß sich durch die Prüfung verschiedener Gebührensysteme wohl ein Maßstab für die Beurteilung des Tarifs der New York Telephone Company gewinnen lasse. Indes stoße man dabei auf große Schwierigkeiten, weil die Höhe der Gebühren von Verhältnissen abhängig sei, die überall verschieden liegen. Zum Beispiel müsse die Verschiedenheit der Aufwendungen an Arbeitslohn und an Mietsbeträgen in Betracht gezogen werden, die bekanntlich in Amerika viel höher seien als in Europa, und in großen amerikanischen Orten wiederum höher als in kleinen. Auch sei zu berücksichtigen, daß die Entwickelung des Fernsprechwesens verschiedene Arten von Anschlüssen herausgebildet habe; in dem einen Orte sei diese, in dem anderen jene Anschlußart besonders stark vertreten. Aus der Natur des Fernsprechbetriebs ergebe sich noch ein besonders bemerkenswerter Unterschied zwischen den Verhältnissen großer und kleiner Fernsprechnetze. In einem kleineren oder mittleren Orte genüge eine Vermittelungsanstalt zur Ausführung der Gesprächsverbindungen für mehrere tausend Teilnehmer. Jede Verbindung könne von einem einzelnen Beamten mit Hilfe eines einzigen Umschaltesystems hergestellt werden. In großen Orten seien die Verhältnisse dagegen sehr verwickelt. Zum Beispiel habe man in Manhattan (Altstadt New York) 17 Vermittelungsanstalten eingerichtet, deren jede in der Lage sein müsse, ihre unmittelbar angeschlossenen Teilnehmer (durchschnittlich mehr als 8000) nicht nur untereinander, sondern auch mit den Anschlüssen der 16 übrigen Vermittelungsanstalten zu verbinden. Jede Vermittelungsanstalt müsse daher über Fernsprechkabelleitungen nach 16 anderen Anstalten verfügen. Den erheblichen Aufwendungen für die Anlage, die Unterhaltung und den Betrieb solcher Leitungen lasse sich nichts irgendwie Gleichartiges in den Fernsprecheinrichtungen kleiner oder mittlerer Orte gegenüberstellen.

Aus allen diesen Gründen komme man zu der Überzeugung, daß Vergleiche zwischen den Verhältnissen verschiedener Fernsprechnetze von zweifelhaftem Werte seien. Die Frage, ob eine Ermäßigung der Fernsprechgebühren in New York angängig sein werde, lasse sich deshalb nur nach den Verhältnissen des Fernsprechwesens in New York selbst beurteilen.

Man werde bei der Untersuchung davon ausgehen können, daß durch die Gebühren folgende Beträge aufzubringen seien:

a) sämtliche Betriebskosten und ein gewisser Betrag für die etwaige spätere Umgestaltung der vorhandenen Fernsprecheinrichtungen,
b) ein angemessener Reingewinn aus dem Anlagekapitale, wobei vorausgesetzt werde, daß der Reingewinn auch zur Deckung unvorhergesehener Ausgaben dienen solle.

Weshalb es berechtigt sei, in die Gebühren einen anteiligen Betrag für den Umbau der Fernsprecheinrichtungen einzurechnen, bedürfe näherer Begründung. Man möge berücksichtigen, daß das Fernsprechwesen eine außerordentlich schnelle Entwickelung genommen habe und daß diese Entwickelung wohl noch nicht abgeschlossen sei. Die Fernsprechtechnik habe Verbesserungen von großer Tragweite in so rascher Aufeinanderfolge hervorgebracht, daß es verhältnismäßig oft geboten gewesen sei, an sich noch brauchbare Einrichtungen als veraltet zu beseitigen und durch neue

zu ersetzen. Wie fehlerhaft es wäre, mit den dadurch erwachsenden großen Kosten nicht von vornherein zu rechnen und nicht auch die Gebühren entsprechend zu bemessen, zeige die Entwickelung des Fernsprechwesens in Baltimore. Die daselbst 1896 gegründete Home Telephone Company habe sich verpflichtet, für ihre Fernsprechanschlüsse weniger als die Hälfte der von der Bell Company festgesetzten Gebühren zu erheben. Die Folge sei gewesen, daß kaum die Betriebskosten aufgebracht wurden und natürlich keine Rücklagen für den späteren Umbau der Anlage gewonnen werden konnten. Nach 4 Jahren sei die Gesellschaft zahlungsunfähig geworden und ihr Fernsprechnetz in den Besitz einer neuen Gesellschaft übergegangen. Die von dieser übernommenen Einrichtungen seien nunmehr aber — in erster Linie wegen der Weiterentwickelung des Fernsprechwesens — ganz veraltet gewesen, so daß ein Betrag von 1 000 000 Dollars für den Umbau habe aufgewandt werden müssen. Daraufhin sei eine Erhöhung der Gebühren um 57 v. H. eingetreten. Die alte Fernsprechanlage habe sich nur 5 Jahre im Betriebe befunden.

Übrigens könne man auch im New Yorker Fernsprechnetz eine schnelle Aufeinanderfolge von Umbauten und einschneidenden Änderungen feststellen. Fasse man diese zusammen, so dürfe man wohl sagen, daß die ganze Anlage innerhalb 16 Jahren dreimal von Grund aus neu aufgebaut worden sei. Bei einigen Vermittelungsanstalten habe innerhalb 10 Jahren ein dreimaliger Umbau stattgefunden. Dabei seien die beseitigten Einrichtungen vielfach an sich noch brauchbar gewesen.

Entscheidend für die Frage der Gebührenermäßigung war natürlich vor allem die Bemessung der Höhe des Reingewinns aus dem Anlagekapitale. Die Vertreter der Kaufmannschaft führen aus, es liege im öffentlichen Interesse, daß ein Fernsprechunternehmen fortgesetzt auf Verbesserung und Erweiterung seiner Anlagen Bedacht nehme. Da es somit eines ständigen Zuflusses von frischem Kapital bedürfe, so müsse es auch eine gute Kapitalanlage darstellen; man werde deshalb als Reingewinn einen Satz von etwa 10 v. H. des zur Zeit im Fernsprechnetz angelegten Kapitals anzunehmen haben. Mehrfach seien in Amerika Bestrebungen hervorgetreten, die Höhe der Reinerträge aus dem Fernsprechbetrieb auf dem Wege der Gesetzgebung zu beschränken, die allgemeine Auffassung sei aber auch in diesen Fällen dahin gegangen, daß ein Gewinnsatz von 10 v. H. als billig und angemessen gelten könne. Dabei sei vorausgesetzt, daß für die Schätzung des angelegten Kapitals das Aktienkapital außer Betracht bleiben, vielmehr nur der Wert des Eigentums — unter Berücksichtigung der durch Abnutzung eingetretenen Wertverminderung — sowie der zum Geschäftsbetriebe notwendige Bestand an Vorräten aller Art und an Geld in Rechnung gezogen werden solle.

Die New York Telephone Company fand sich ohne weiteres bereit, sich mit einem Reinertrage von 10 v. H. zu begnügen.

Über die Höhe des durch Gebühreneinnahmen insgesamt aufzubringenden Betrags war somit bereits ein vorläufiges Einvernehmen erzielt. Die weitere Untersuchung hat sich darauf erstreckt, ob, abgesehen von der Höhe der Fernsprechgebühren, die jetzige Gestaltung des Tarifs als zweckmäßig anzusehen sei. Die Vertreter der Kaufmannschaft bemerken hierzu folgendes. Man habe im allgemeinen zwei verschiedene Arten von Gebührensystemen zu unterscheiden, nämlich die Festsetzung einer einheitlichen Pauschgebühr für alle Anschlüsse und die Bemessung der Gebühren nach der Zahl der Gespräche. Einheitliche Pauschgebühren, die früher allgemein in Anwendung gewesen seien, eigneten sich nur für kleine Orte, in denen die Verhältnisse

für alle Teilnehmer annähernd gleich liegen. In großen Städten beständen indes ganz erhebliche Unterschiede in der Benutzung der Anschlüsse. Setze man für diese Anschlüsse eine einheitliche Pauschgebühr fest, so zahle ein Teilnehmer mit geringem Sprechverkehre verhältnismäßig mehr als ein Teilnehmer, der viel von seinem Anschlusse Gebrauch mache. Eine solche Gebührenregelung sei der Verbreitung des Verkehrsmittels hinderlich, weil sie weniger bemittelte Geschäftsleute von der Beteiligung am Fernsprechnetze zurückhalte. Den Verhältnissen großer Orte entspreche daher besser die Bemessung der Gebühren nach der Zahl der von jedem Anschluß aus geführten Gespräche. Die New York Telephone Company wende dieses Gebührensystem seit dem Jahre 1894 an und sei der Meinung, daß es nicht wenig zu der überaus schnellen Entwickelung ihres Fernsprechnetzes beigetragen habe. Die Überlassung des Anschlusses geschehe gegen Zahlung der Gebühr für eine runde Zahl von Gesprächen, in Manhattan (Altstadt New York) z. B. bei Anschlüssen nach Geschäftsräumen für 600, 1200, 1800 usw. Gespräche jährlich. Wie aus dem Tarife hervorgehe, stelle die der Berechnung der Jahresvergütung zugrunde liegende Einzel-Gesprächsgebühr sich um so niedriger, je höher die Zahl der Gespräche sei.

Bei der Gebührenfestsetzung habe die Telephone Company nicht etwa das ganze Fernsprechnetz von Groß-New York als ein einheitliches Netz behandelt. Groß-New York umfasse außer der Altstadt eine große Zahl von Orten, die sich auf den verschiedensten Stufen der Entwickelung befinden. Der Sprechverkehr vieler dieser Orte sei fast ausschließlich lokaler Natur, nur zum geringen Teil erstrecke er sich auf andere Orte von Groß-New York. Solle gleichwohl jeder Teilnehmer durch die Entrichtung der Jahresgebühr die Berechtigung zum Sprechverkehre mit den Teilnehmern nicht nur des eigenen Netzes, sondern auch aller übrigen Netze von Groß-New York erwerben, so müsse die Jahresgebühr jedenfalls für die Vororte, wahrscheinlich aber auch für die Altstadt höher ausfallen, als wenn sie nur auf dem Lokalverkehre beruhe. Daher sei es von der Telephone Company als zweckmäßig erachtet worden, den Gebührentarifen für die einzelnen Orte und Ortsbezirke von Groß-New York nur den Lokalverkehr zugrunde zu legen und für den weiteren Verkehr mäßige Zuschläge festzusetzen. Diese Tarifregelung biete die Möglichkeit, den besonderen Verhältnissen jedes Ortes Rechnung zu tragen und namentlich für die weniger verkehrsreichen Außenbezirke die Gebührensätze sehr niedrig zu halten. Wenn das Verfahren auch zweifellos in einzelnen Fällen — man möge nur an die Teilnehmer denken, welche an den Grenzen der Ortsbezirke wohnen — zu Härten und Ungleichheiten führe, so sei es doch für die überwiegende Mehrzahl der Teilnehmer vorteilhaft. Es finde hiernach keine Bedenken, daß der Tarif auch fernerhin nach den bisher befolgten Gesichtspunkten gestaltet werde.

Der Betrieb der New Yorker Fernsprechanlage habe während des 15 jährigen Zeitraums von 1889 bis 1903 einen durchschnittlichen Reinertrag von 10,89 v. H., während des 16 jährigen Zeitraums von 1889 bis 1904 einen Ertrag von 11,12 v. H. und für das Jahr 1904 allein 14,61 v. H. des Anlagekapitals ergeben. Nach der getroffenen Vereinbarung habe der Reingewinn durch die Neuregelung der Gebühren auf 10 v. H., und zwar nach der Berechnung der Vertreter der Kaufmannschaft um mindestens 1075000 Dollars (= rund 4500000 Mark) vermindert werden sollen. Die Telephone Company sei darüber noch hinausgegangen, indem sie die Gebühren so festgesetzt habe, daß ihr Einnahmeausfall für das Jahr zunächst auf 1525000 Dollars (= rund 6300000 Mark) geschätzt werden müsse.

Nach dem neuen am 1. Mai 1905 in Kraft getretenen Tarif werden unter anderem für Hauptanschlüsse nach Geschäftsräumen (business telephones) in Manhattan (Altstadt New York) erhoben:

bei	600	Gesprächen jährlich rund	252	Mark	(früher 315	Mark),
-	1200	- - -	365	-	- 466	-
-	1800	- - -	466	-	- 592	-
-	2400	- - -	567	-	- 693	-
-	3000	- - -	668	-	- 769	-
-	3600	- - -	743	-	- 844	-
-	4500	- - -	857	-	- 958	- .

Die Gebühren für Anschlüsse nach Privatwohnungen (residence telephones) haben entsprechende und zum Teil noch bedeutendere Ermäßigungen erfahren.

Die Vertreter der Kaufmannschaft haben ihre Untersuchungen noch auf die Frage ausgedehnt, welche Mittel überhaupt zu Gebote stehen, die Höhe der von den Fernsprechgesellschaften erhobenen Gebühren dauernd so zu beeinflussen, daß, unbeschadet der berechtigten Interessen der Unternehmer, auch das Interesse des Publikums genügend gewahrt bleibe. Es liege nahe, zunächst den Wettbewerb zwischen zwei in demselben Orte nebeneinander bestehenden Gesellschaften ins Auge zu fassen. Indes entständen aus derartigen Verhältnissen nach den gemachten Erfahrungen fast nur Nachteile. Die Teilnehmer des Fernsprechnetzes der einen Gesellschaft seien vom Sprechverkehre mit den Teilnehmern des anderen Netzes abgeschnitten, dadurch werde der Nutzen des Fernsprechanschlusses sehr beeinträchtigt. Viele Geschäftsleute sähen sich genötigt, sich an beide Netze anschließen zu lassen, natürlich entstehe ihnen dadurch immer ein viel höherer Kostenaufwand als durch die Anschließung an das Netz einer Gesellschaft, die den Fernsprechdienst allein wahrnehme. Bei dieser Sachlage müsse man überhaupt davon absehen, in einem Orte den Wettbewerb zwischen verschiedenen Gesellschaften herbeizuführen.

Am wirksamsten lasse sich die Bemessung der Fernsprechgebühren natürlich im Wege der Gesetzgebung beeinflussen. Aber die gesetzliche Regelung sei nicht empfehlenswert an sich, weil sie wohl kaum so ausgeführt werden könne, daß die Fernsprechgesellschaften noch in der Lage sein würden, der Entwickelung des Fernsprechwesens, insbesondere der Fernsprechtechnik mit der Gestaltung ihres Tarifs ungehindert zu folgen. Jedenfalls werde von einer gesetzlichen Regelung abzusehen sein, solange die Unternehmer den überzeugenden Nachweis erbringen können, daß die festgesetzten Gebühren angemessen sind und im richtigen Verhältnisse zu den Aufwendungen stehen.

Natürlich lasse dieser Standpunkt sich nur vertreten unter der Voraussetzung, daß die Leiter des Fernsprechunternehmens bereit seien, über dessen geschäftliche Verhältnisse stets bereitwillig Auskunft zu geben. Wie aus den voraufgegangenen Erörterungen hervorgehe, liege es im Interesse der Unternehmer selbst, nicht nur solche Auskunft zu erteilen, sondern die Öffentlichkeit dauernd über die geschäftliche Lage des Fernsprechunternehmens auf dem Laufenden zu halten. Gerade dann könne die Gebührenfrage wohl immer eine beide Teile befriedigende Lösung finden. Niemand werde den Unternehmern das Recht auf einen angemessenen Gewinn bestreiten. Vielmehr dürfe man der Hoffnung Ausdruck geben, daß durch die Erörterung der Fernsprechangelegenheiten in der Presse mancherlei Vorurteile und Mißverständnisse beseitigt werden würden. Wenn das

Publikum die Überzeugung habe, daß nicht zu viel Kapital in das Unternehmen aufgenommen, nur auf mäßigen Gewinn gerechnet und für eine wirtliche Verwaltung der Einnahmen und Ausgaben Sorge getragen werde, seien Einsprüche gegen die Gebührenfestsetzung wohl kaum zu erwarten. Bestreite man dagegen der Öffentlichkeit das Recht auf einen Einblick in die Verhältnisse des Fernsprechunternehmens, so werde sich immer wieder von Zeit zu Zeit das Bestreben geltend machen, etwaige Mißstände im Fernsprechwesen durch die Gesetzgebung zu beseitigen.

Die deutsche Juristenzeitung 1896 bis 1906.

Die am 1. Januar 1896 von Professor Laband, Reichsgerichtsrat Stenglein und Justizrat Staub begründete »Deutsche Juristenzeitung« (Berlin, Verlag von Otto Liebmann; Erscheinungsweise zwei Mal monatlich; Bezugspreis für das Vierteljahr 4 Mark, für die einzelne Nummer 80 Pf.) ist mit Beginn des Jahres 1906 in ein neues Jahrzehnt, das zweite ihres Bestehens, eingetreten. Die erste Nummer des laufenden Jahrganges ist aus diesem Anlaß in einem Festgewand erschienen und die hervorragendsten Juristen der Gegenwart haben zu ihrer würdigen inneren Ausstattung reiche Beiträge beigesteuert. Aus dem Inhalte der Festnummer heben wir nur das Folgende hervor.

An erster Stelle beleuchtet Professor Laband, der einzige noch lebende der drei Begründer der Zeitung, »Die Fortschritte des Rechts 1896 bis 1905«. Laband nennt das jüngstvergangene Jahrzehnt mit Recht das wichtigste der ganzen deutschen Rechtsgeschichte hinsichtlich des Zivilrechts und zeigt im einzelnen, wie die Schaffung eines einheitlichen Privatrechts für das ganze Reich eine unvergleichliche Periode der zivilistischen Literatur heraufgeführt, der Praxis und dem Rechtsunterrichte neue Bahnen gewiesen und schließlich der Gesetzgebung — durch die Einwirkung des B. G. B. auf die Landesgesetzgebung und die im Anschluß an die Kodifikation des neuen Rechtes notwendig gewordene Revision des Handelsgesetzbuchs, der Zivilprozeßordnung usw. — die höchsten Aufgaben gestellt hat.

Aber nicht nur auf dem Gebiete des bürgerlichen Rechtes sind aus dem letzten Jahrzehnte Fortschritte zu verzeichnen. Eine umfassende, groß angelegte Reform des Strafprozesses und Strafrechts ist von dem Reichs-Justizamt in Angriff genommen worden; auch die sozialpolitische Gesetzgebung, Staats- und Völkerrecht haben mehr oder weniger erhebliche Entwickelungen durchgemacht.

Die sozialpolitische Fürsorge ist in der deutschen Gesetzgebung schon seit langem zu hervorragender Bedeutung gelangt; sie ist, weit über das Gebiet der Sozialpolitik im engeren Sinne hinausreichend, gewissermaßen zum Leitmotiv für die gesamte Gesetzgebung geworden. Das auf den Schutz der sog. arbeitenden Klassen gerichtete Bestreben der Gesetzgebung ist zu besonderem Ausdrucke gelangt vor allem in den neuen Arbeiterversicherungsgesetzen vom 30. Juni 1900 (Gewerbe-, Bau-, See-Unfallversicherungsgesetz, Unfallversicherungsgesetz für Land- und

Forstwirtschaft) und in dem Invalidenversicherungsgesetze vom 13. Juli 1899.

Bei den Fortschritten, die das Staatsrecht gemacht hat, erinnert Laband u. a. auch an die »Novelle zum Posttaxgesetze«. Gedacht ist dabei wohl weniger an das Gesetz vom 11. März 1901, das der Postverwaltung das Recht zur Erhebung von Schließfachgebühren verlieh, als an das Gesetz vom 20. Dezember 1899, durch das, abgesehen von der Erhöhung der Briefgewichtsstufe von 15 auf 20 g, der Einbeziehung des Nachbarortsverkehrs in den Bereich der Ortsbrieftaxe und der Neuregelung des Zeitungsgebührentarifs, die Ausdehnung des Postzwanges auf verschlossene Ortsbriefe und die Aufhebung der Privatpostanstalten ausgesprochen wurde.

Auf dem Gebiete des Völkerrechts werden namentlich die Beschlüsse der Haager Friedenskonferenz erwähnt — »der Weg zum Ausbau einer alle europäischen Staaten umfassenden Rechts- und Friedensordnung«.

Der bekannte Finanzpolitiker Dr. v. Mayr bespricht in knappem Aufsatze die »große Reichsfinanzreform«, leider, wegen Raummangels, ohne jede Würdigung der von den verbündeten Regierungen gemachten einzelnen Steuervorschläge, von denen die sog. Verkehrssteuern (durch die u. a. dem Binnenschiffs- und Landfrachtverkehr eine Steuer auferlegt und eine Stempelabgabe von Quittungen eingeführt werden soll) im Falle ihrer Annahme durch den Reichstag den Postbetriebsdienst erheblich in Mitleidenschaft ziehen werden.

Professor Zorn, einer der Vertreter des Deutschen Reichs auf der Haager Friedenskonferenz, plaudert in Anknüpfung an die z. Z. in Algeciras tagende Marokko-Konferenz über »internationale Konferenzen« überhaupt und gedenkt dabei an erster Stelle der Rechtsgemeinschaften, die durch internationale Abmachungen auf dem Gebiete des Post- und des Telegraphenwesens geschaffen worden sind.

Unsere Leser besonders interessieren wird eine kurze Studie von Professor Kohler »Recht an Briefen«, eine Ergänzung seiner früheren gleichnamigen Abhandlung (Archiv 1893 S. 502 ff). Kohler erörtert hier vornehmlich die Frage, inwieweit ein Recht der Erben an den Briefen eines Verstorbenen besteht. Im Gegensatze zu der vielfach vertretenen Anschauung, daß Briefe jeder Art unter dem — dreißig Jahre, vom Tode des Verfassers an gerechnet, währenden — Urheberrechte ständen, ist Kohler der Ansicht, daß für Briefe in der Regel nur der Schutz des Persönlichkeitsrechts in Betracht kommen kann, das den Erblasser überdauere und auf den Testamentsvollstrecker oder auf die Erben übergehe. Das Urheberrecht will Kohler nur an solchen Briefen anerkennen, die eine wirklich geschlossene künstlerische Darstellung bieten (Abhandlungen oder Gedichte enthalten), an allen sonstigen Briefen, von ihm Vertrauensbriefe genannt, dagegen nur das Persönlichkeitsrecht, und zwar in einer zeitlichen Begrenzung auf fünf Jahre vom Tode des Verfassers an. Mit Ablauf dieser Zeit sei der Verstorbene geschichtlich geworden und es bestehe alsdann durchaus kein Grund mehr, der Geschichte ein schätzenswertes Denkmal zu entziehen. Kohler betrachtet es als einen Mangel der Gesetzgebung, daß diese Frist bisher nirgends festgelegt ist; er fordert die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in das B. G. B. oder das Gesetz über das Urheberrecht.

Schließlich sei noch kurz des vom Reichsgerichts-Senatspräsidenten Freiherrn v. Bülow verfaßten Aufsatzes »Die Rechtsprechung in Strafsachen und das allgemeine Rechtsbewußtsein« gedacht. Der

Verfasser erwähnt, daß die Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen mitunter lebhaftem Widerspruche begegnet ist, und erinnert beispielsweise an die abfällige Beurteilung, die die Entscheidungen über den »Diebstahl« an Elektrizität erfahren haben. Bekanntlich hatte sich das Reichsgericht wiederholt mit Fällen widerrechtlicher Aneignung von Elektrizität zu beschäftigen; das Reichsgericht kam dabei zu der Entscheidung, daß es an einer Strafbestimmung hierfür fehle, da Diebstahl nur an körperlichen Sachen möglich sei und Elektrizität hierunter nicht falle. Die zweifellos vorhanden gewesene Lücke in der Gesetzgebung ist inzwischen durch das Gesetz, betreffend die Bestrafung der Entziehung elektrischer Arbeit, vom 9. April 1900 (Archiv 1900, S. 518 ff.) ausgefüllt worden; es lag also ein Mangel des Rechtes, nicht der Rechtsprechung vor, der dem Reichsgerichte nicht wohl wird zum Vorwurfe gemacht werden können.

Die Deutsche Juristenzeitung hat sich zur Aufgabe gestellt, ohne Wettbewerb mit den gelehrten juristischen Zeitschriften über schwebende Fragen kurze, anregend geschriebene Artikel unter Enthaltung von weiten gelehrten Ausführungen zu bringen. Getreu diesem Programm hat sie stets auch den Fragen aus dem Gebiete des Post- und Telegraphenrechts und aus verwandten Gebieten besondere Aufsätze gewidmet. So hat sie sich beispielsweise s. Z. eingehend mit der Frage der Entschädigung der Privatpostanstalten für die Ausdehnung des Postzwanges auf den Ortsverkehr beschäftigt (Jahrgang **1898,** S. 152, 163; Jahrgang **1899,** S. 93, 171, 192), ferner zu der Frage des Diebstahls an Elektrizität eine große Zahl von Aufsätzen, u. a. von Dernburg, Ostwald, Stenglein, gebracht (Jahrgang **1896,** S. 473; Jahrgang **1897,** S. 36, 58, 76, 102, 115; Jahrgang **1898,** S. 49, 73; Jahrgang **1899,** S. 246; Jahrgang **1900,** S. 29, 89).

An sonstigen Aufsätzen aus dem ersten Jahrzehnte der Zeitung seien folgende genannt:

Meili, Die rechtliche Unverantwortlichkeit der Staatstelegraphenverwaltung **1897,** S. 112;

Derselbe, Telephonische Gespräche und ihre Rechtsfolgen **1898,** S. 457;

Niemeyer, Zur Beschlagnahme neutraler Handelsschiffe **1900,** S. 53;

Heyden, Gehört die Telegrammadresse zum kaufmännischen Geschäft? **1900,** S. 92;

Aron, Die Ausdehnung des Postregals usw. **1900,** S. 135;

Schlegelberger, Hat der Adressat eines Geldbriefs nach dessen Ankunft am Bestimmungsorte gegen die Postanstalt einen Anspruch auf Auslieferung? **1901,** S. 69;

Koppers, Willenserklärungen mittels Fernsprechers **1901,** S. 112;

Hölder, Über Willenserklärung mittels Fernsprechers **1901,** S. 157;

Mittelstein, Fernsprechanschluß und Miete **1902,** S. 289;

Hertz, Die Pfändung von Fernsprecheinrichtungen und Postanweisungsbeträgen **1903,** S. 390;

Tachau, Die Pfändung von Postanweisungsbeträgen **1903,** S. 495;

Frankenburger, Die rechtliche Bedeutung der Telephongespräche. **1904,** S. 844;

Sames, Der Ferndrucker als Übermittler von Willenserklärungen. **1904,** S. 1179;

Frankenburger, Besteht eine Haftpflicht der Post für unrichtige Briefzustellung? **1905,** S. 947.

Soll die Deutsche Juristenzeitung als Ganzes betrachtet werden, so dürfen ihre Beilagen (»Spruchbeilage« und »Literaturbeilage«) nicht unerwähnt bleiben. In der Spruchbeilage werden nach Mitteilungen von Mitgliedern der obersten Gerichtshöfe alle höchstrichterlichen Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung veröffentlicht; die Literaturbeilage dagegen ermöglicht es, mit der fast unübersehbar gewordenen, immer mehr den Charakter von Monographieen annehmenden Literatur in beständiger Fühlung zu bleiben und im Bedarfsfalle rasch einen Überblick über ihre neueren Erzeugnisse zu gewinnen.

Aus vorstehendem geht hervor, daß die Deutsche Juristenzeitung, die nach der Absicht ihrer Gründer als Zentralorgan der deutschen Juristenwelt auch unter Nichtjuristen Interesse und Verbreitung finden sollte, ein gutes Hilfsmittel geworden ist, sich auf den mannigfachen Gebieten des Rechtes schnell zurechtzufinden und ohne große Mühe über die Stellung von Theorie und Praxis zu einer bestimmten Frage zu unterrichten. Die vom Verlag in Angriff genommene Bearbeitung eines Gesamtsachregisters für die bisher erschienenen Jahrgänge wird die praktische Brauchbarkeit der angesehenen Zeitung noch weiter erhöhen.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Eine neue deutsche Dampferlinie im Mittelmeere. Die deutsche Schiffahrt im Mittelmeere hat in den letzten Jahren ganz erhebliche Fortschritte gemacht. Neben dem bedeutenden Dampferverkehre, den die deutschen Schiffahrtsgesellschaften von den norddeutschen Häfen aus durch das Mittelmeer nach Ostindien, Ostasien, Australien und Ostafrika betreiben, besteht auch ein großer deutscher Dampferverkehr, der im Mittelmeere seinen Ausgangs- oder Endpunkt hat oder sich ganz auf dieses Meer beschränkt. In allen wichtigen Mittelmeerhäfen von Gibraltar an bis zu den Orienthäfen, bis Port Said und Constantinopel weht die deutsche Flagge von zahlreichen, sich durch Größe, schöne und zweckmäßige Einrichtungen, wie durch den ganzen Betrieb auszeichnenden Schiffen. Alle großen deutschen Reedereien, der Norddeutsche Lloyd, die Hamburg-Amerika-Linie, die Hansa, die Deutsche Levante-Linie und die Ostafrika-Linie, lassen durch ihre Schiffe Mittelmeerhäfen anlaufen.

Eine wichtige Ausgestaltung und Erweiterung erfährt der deutsche Schiffsverkehr im Mittelmeere, wie »Der Leuchtturm« mitteilt, durch ein vor kurzem getroffenes Übereinkommen des Norddeutschen Lloyd mit der Deutschen Levante-Linie, wonach diese beiden Gesellschaften vom Mai 1906 an einen gemeinsamen Fracht- und Personenverkehr von Marseille und Genua nach der Levante einrichten werden; es soll jede Woche ein Dampfer abwechselnd von Genua oder Marseille über Neapel, Messina und Pyräus (Athen) nach Smyrna, Mytilene und Constantinopel und von dort weiter entweder nach Odessa oder nach Batum gehen. Auf der Rückreise werden mit Ausnahme von Mytilene dieselben Häfen angelaufen wie auf der Hinreise. Der Dampfer, der von Genua abgefahren ist, kehrt nach Marseille, der von diesem Hafen abgegangene Dampfer nach

Genua zurück. Die Abfahrt von Marseille erfolgt jeden zweiten Sonntag, die mit dieser abwechselnde Abfahrt von Genua an jedem zweiten Montag, so daß jeden Dienstag ein Dampfer der neuen Linie von Neapel weitergehen kann. In Constantinopel kommen die Dampfer am nächstfolgenden Montag an. Der nach Odessa fahrende Dampfer erreicht am folgenden Mittwoch, der nach Batum fahrende am Donnerstage sein Ziel.

Für den Dienst der neuen Linie, die den Namen Deutsche Mittelmeer–Levante-Linie erhält, wird der Norddeutsche Lloyd zwei Dampfer, nämlich »Therapia« und »Skutari« und die Levante-Linie drei Dampfer, »Pera«, »Stambul« und »Galata«, stellen. Die Dampfer bieten Platz für 65 bis 90 Fahrgäste 1. Klasse. Eine 2. Klasse führen sie nicht; dagegen haben sie eine regelrechte 3. Klasse (mit Beköstigung) und werden auch Deckreisende, wie allgemein im Orient üblich, ohne Beköstigung befördern.

Die Bedeutung des geschilderten Übereinkommens für den gesamten Reiseverkehr nach dem Orient und für die Stellung der deutschen Schiffahrt im östlichen Teile des Mittelmeers wird durch einen von der Ztg. des Vereins Deutsch. Eisenbahnverw. wiedergegebenen Aufsatz der Köln. Ztg. beleuchtet, dem wir folgendes entnehmen.

Der Wert der neuen Vereinbarungen für den orientalischen Reiseverkehr ergibt sich erst mit voller Klarheit, wenn man diese neuen Linien unter dem Gesichtspunkt einer Ergänzung der schon vorhandenen oder der für die nächste Zukunft von anderer Seite, z. B. der Hamburg-Amerika-Linie, geplanten Verbindungen betrachtet. Zunächst stellen die neuen Linien einen Ausbau des Verkehrssystems dar, das der Norddeutsche Lloyd bereits durch seine Verträge mit der rumänischen Regierung eingerichtet hat. Hiernach eröffnet der Lloyd gemeinsam mit der rumänischen Dampfergesellschaft einen Schnelldampferdienst zwischen Constantza, Constantinopel und Egypten, und zwar in zwei Linien, von denen die eine über Pyräus, die andere über Mytilene und Smyrna geht. Ob in Egypten Alexandrien oder Port Said Endpunkt sein wird, ist noch nicht bestimmt. Durch diesen Schnelldampferdienst wird die Reise zwischen Berlin und Egypten auf $4^1/_2$ Tage abgekürzt. Außerdem sichert sich der Lloyd dadurch eine neue Anschlußverbindung zwischen Mitteleuropa und seinen Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien. Alle diese Verbindungen, Constantinopel-Egypten, Genua und Neapel-Constantinopel, eröffnen dem Reiseverkehr im Orient im Zusammenhange mit dem neuen großartigen Dienste der Hamburg-Amerika-Linie nach Egypten und auf dem Nile eine Reihe bisher nicht vorhandener Möglichkeiten, von denen nur die eine erwähnt sei, daß man fortan auf die bequemste Weise, auf vorzüglichen deutschen Dampfern die berühmten Stätten alter Kultur und Kunst in Griechenland und Kleinasien wird besuchen können. Eine weitere willkommene Folge wird sich in der sicher zu erwartenden Stärkung des deutschen Elements in der Levante ergeben. Die unter deutschem Einflusse stehenden Eisenbahnunternehmungen auf dem Balkan und die Tätigkeit unserer Finanzwelt haben dort bereits dem deutschen Unternehmungsgeist die Wege geebnet. Der deutschen Flagge wird zweifellos eine lebhafte Förderung dieser im Interesse unseres Wirtschaftslebens liegenden Entwickelung zu danken sein. Dem Handel im Mittelmeere wird eine weitere Förderung noch dadurch erwachsen, daß der Norddeutsche Lloyd auch eine Frachtdampferlinie von der Donau-Linie aus nach Genua und Marseille einrichtet, die dem serbisch-rumänischen Güterverkehre, namentlich dem Einfuhrverkehre zugute kommen soll. Hierbei steht der Lloyd wieder in Verbindung mit der serbischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, die in Gemeinschaft mit ihm den Güterumschlag an der Donau-

mündung bewerkstelligen wird. Mit dem Österreichischen Lloyd gehen bei alledem die deutschen Gesellschaften ebenfalls freundschaftlich Hand in Hand; ja es darf sogar angenommen werden, daß mit der Zeit ein Fahrkartenaustausch mit dem Österreichischen Lloyd zustande kommt, so daß für die Fahrgäste der deutschen Schiffe auch Triest ohne weiteres angeschlossen sein würde.

Postwesen in Mexiko. Die mexikanische Postverwaltung bringt in ihrem letzten Geschäftsbericht außer den üblichen statistischen Angaben für das Rechnungsjahr 1903/04 auch einen kurzen Abriß der mexikanischen Postgeschichte nebst einer Übersicht über die Organisation der Zentralpostbehörde und der Postanstalten. In der Postgeschichte werden zwei Perioden unterschieden: die Zeit von 1821, wo die bis dahin spanischen Posten in die Verwaltung des neuen Staates Mexiko übergingen, bis 1884 und die Zeit von 1884, nach Einführung des Postgesetzes und der Postordnung für Mexiko, die mit wenigen Abänderungen noch jetzt in Kraft sind, bis heute. Im ersten Zeitraume war die Post hauptsächlich dazu bestimmt, eine Einnahmequelle für den Staat zu bilden. Dementsprechend war auch die oberste Leitung des Postwesens nahezu 40 Jahre dem Finanzministerium übertragen. Das Postmonopol, das durch hohe Geldstrafen gegen Defraudanten energisch geschützt war, erstreckte sich auf alle Postsendungen, wozu anfangs nur Briefe und Drucksachen, später (seit 1855) auch Warenproben und kleine Päckchen gehörten. Die Portosätze waren sehr hoch und nach Entfernung und Gewicht vielfältig abgestuft. 1856 wurde außerdem für alle Sendungen der Frankozwang eingeführt, weil sich infolge der hohen Portosätze, die weder der Absender noch der Empfänger zahlen mochte, die Zahl der unfrankierten und deshalb unanbringlich gebliebenen Briefe von Jahr zu Jahr unverhältnismäßig vergrößerte. Das Ergebnis dieser Tarifpolitik war schließlich, daß die Postbenutzung mehr und mehr ein Vorrecht der besseren Gesellschaftsklassen wurde. Die Verhältnisse besserten sich erst mit dem Inkrafttreten des Postgesetzes vom 18. April 1883 und der Postordnung vom 1. Oktober 1883. In dem Gesetze, das am 1. Januar 1884 in Wirksamkeit trat, wurde, im Gegensatze zu der bisherigen Ansicht, zum Ausdrucke gebracht, daß die Post eine öffentliche Staats-Verkehrsanstalt sei. Übereinstimmend damit wurde eine bedeutende Ermäßigung des Portos (um etwa 40 v. H.) vorgenommen und der Tarif wesentlich einfacher gestaltet. Die Festsetzung des Portos für Sendungen nach anderen Postorten erfolgte ohne Rücksicht auf die Entfernung nur nach Gewichtsstufen, und zwar von je 15 g bei Briefen und von je 30 g bei Drucksachen und Warenproben. Daneben waren besonders niedrige Sätze für die Sendungen des Ortsverkehrs bestimmt. Den Vertrieb der Freimarken suchte man durch Einrichtung amtlicher Verkaufstellen bei Kaufleuten zu erleichtern. Postkarten, Kartenbriefe und Streifbänder wurden neu eingeführt. Der Frankozwang für Postkarten, Drucksachen, Warenproben und in gewissem Umfang auch für Briefe blieb zwar bestehen, dagegen wurde das Postmonopol auf Briefe und Postkarten im Verkehre zwischen verschiedenen Postorten beschränkt, wobei auch noch erleichternde Ausnahmen zugelassen wurden, so u. a. für die durch expressen Boten besorgten Briefe und für die Geschäftskorrespondenz, welche die privaten Beförderungsanstalten mit ihrem Personal durch eigene Beförderungsmittel austauschen. Um eine bequemere Einlieferung der Brief-

sendungen, die bis dahin nur am Postschalter erfolgen durfte, zu ermöglichen, wurden in den Posthäusern und in den Straßen Briefkasten angebracht. Zum ersten Male fand jetzt auch eine genaue Abgrenzung der Ortsbestellbezirke statt. In den Jahren 1888 bis 1892 trat die mexikanische Postverwaltung auf Grund besonderer Übereinkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika, mit England, Frankreich und Deutschland in Paketverkehr. 1895 wurde im inneren mexikanischen Verkehre der Paketdienst neu geregelt und der schon im Postgesetze von 1883 vorgesehene Postanweisungsdienst eingeführt. Dasselbe Jahr brachte eine Ermäßigung des Portos für Briefe auf 5 centavos für den einfachen Gewichtssatz; 1899 folgte die Herabsetzung des Postkartenportos von 3 auf 2 centavos. In den Jahren 1899 bis 1905 wurden besondere Abkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika, mit England und Deutschland über den gegenseitigen Austausch von Postanweisungen abgeschlossen. Zum Postanweisungsdienste sind in Mexiko nur die Hauptpostämter (Administraciones locales) und einige ihrer Zweigstellen (im ganzen 554 Anstalten), nicht auch die Agenturen (Agencias) zugelassen.

LITERATUR.

Das erste Eisenbahnsystem. Eine verkehrsgeschichtliche Studie von Otto Dresemann. Cöln. J. P. Bachem.

Im Jahre 1905 feierte Belgien das fünfundsiebzigjährige Jubelfest seines Bestehens als selbständiger Staat. In demselben Jahre sahen die belgischen Eisenbahnen auf ihr siebzigjähriges Bestehen zurück. Zu Anfang des Jahres 1831, also wenige Monate nach der Gründung des neuen Staatswesens, entstand in Belgien der Gedanke, einen Schienenweg von Antwerpen in der Richtung nach dem Rheine zu erbauen, und bereits am 5. Mai 1835 konnte die erste Eisenbahn auf belgischem Boden zwischen der Landeshauptstadt Brüssel und der als Knotenpunkt des Belgischen Eisenbahnnetzes ausersehenen Stadt Mecheln dem Betrieb übergeben werden. Es war dies die erste Eisenbahnlinie auf dem Festlande von Europa; durch ihre Eröffnung setzte sich der neugegründete Staat in bezug auf den Eisenbahnverkehr an die Spitze aller Staaten des europäischen Festlandes. Diese interessanten Tatsachen haben den Verfasser der vorliegenden Schrift bewogen, eine Geschichte der Entwickelung der belgischen Eisenbahnen, der ersten nach einem einheitlichen, von großen Gesichtspunkten getragenen System erbauten Schienenwege, zu schreiben. Seine Arbeit stützt sich zum Teil auf amtliches Quellenmaterial (Akten des belgischen Eisenbahnministeriums, Sitzungsberichte der belgischen Repräsentantenkammer usw.), zum Teil auf Berichte der Presse aus den Jahren 1830 bis 1850 sowie auf ältere und neuere Werke über das Eisenbahnwesen.

Bei der Gründung des belgischen Eisenbahnwesens springt zweierlei vorweg ins Auge: der Staatseisenbahngedanke und das Streben, die neu zu erbauenden Verkehrswege als Mittel zur Verbindung mit dem benachbarten Deutschland zu benutzen.

Von vornherein wurde der Bau und der Betrieb der Eisenbahnen vom Staate in die Hand genommen. Die belgischen Staatsmänner be-

wiesen damit einen viel weiteren Blick als die meisten ihrer europäischen Kollegen, die der Erbauung von Eisenbahnen äußerst zaghaft und bedenklich gegenüberstanden und den Gedanken, mit den Mitteln des Staates für das neue Kulturwerk einzutreten, weit von sich wiesen. In Deutschland waren es nur zwei Staaten, die sich damals für Staatseisenbahnen entschieden: Braunschweig, welches schon am 30. November 1838 auf der allerdings nur 11,8 km langen Strecke Braunschweig-Wolfenbüttel den ersten Staatsbahnbetrieb eröffnete, und dann Baden, dessen Regierung durch Erbauung der das ganze Großherzogtum durchziehenden Linie Mannheim-Basel das feste Rückgrat für das badische Staatsbahnnetz schuf. In den übrigen deutschen Staaten entstanden die Eisenbahnen durch privaten Unternehmungsgeist. Belgien hat es dem Weitblicke seiner damaligen Staatslenker zu danken, daß ihm die zahlreichen Übelstände und Enttäuschungen, zu denen das Privateisenbahnwesen anderwärts geführt hat, im wesentlichen erspart geblieben sind.

Schon das erste belgische Eisenbahngesetz vom 1. Mai 1834 bestimmte: »Auf Kosten des Staates wird ein Eisenbahnsystem hergestellt werden, welches von Mecheln, als Zentralpunkt, ausgehen und ostwärts über Löwen-Lüttich-Verviers nach der preußischen Grenze, nordwärts nach Antwerpen, westwärts nach Ostende über Termonde-Gent-Brügge, südwärts nach Brüssel durch Hennegau bis zur französischen Grenze führen wird.« Dieses Gesetz hatte am 27. März 1834 in der Repräsentantenkammer eine volle Zweidrittelmehrheit (56 gegen 28 Stimmen) erlangt, während es im Senat sogar mit 28 gegen 8 Stimmen angenommen worden war. Es ist dies ein Beweis dafür, daß die Überzeugung, der Staat müsse der Erbauer der Eisenbahnen werden und das neue Verkehrswesen in seiner starken Hand behalten, bei den Mitgliedern der gesetzgebenden Körperschaften tiefe Wurzeln geschlagen hatte. So entstand das belgische »Eisenbahnkreuz«, d. h. die Hauptlinien des Landes bildeten die Form eines Kreuzes, »das feste Gerüst, an welches sich die weiteren Maschen des Netzes stützend anlehnen konnten«. Wie sich nun auf dieser gesunden Grundlage das belgische Eisenbahnsystem zu seiner heutigen Vollkommenheit entwickelt, welche Wohltaten es dem kleinen Lande gebracht und wie sehr es zu dessen Blüte beigetragen hat, das mag man in unserer Schrift nachlesen, welche darüber umfassenden und lichtvollen Aufschluß gibt. Man kann dem Verfasser nur beipflichten, wenn er am Schlusse seiner Ausführungen das Lob, welches die Stadt Tirlemont am 21. September 1837 bei Eröffnung des Schienenwegs Löwenberg-Tirlemont durch die Inschrift an ihrem Rathause »Honneur à la Belgique qui marche à la tête des peuples du continent par son industrie et ses chemins de fer« dem belgischen Unternehmungsgeiste gespendet hat, wohl begründet nennt und die Bemerkung hinzufügt: »das kleine Belgien war mit seinen Eisenbahnbauten der Lehrmeister der großen Nationen des Kontinents geworden«.

Auffallend ist es, wie der Verfasser mit Recht bemerkt, daß man während der Periode der Eisenbahnverstaatlichung in Deutschland die Erfahrungen dieses »Lehrmeisters« wenig zu Rate gezogen hat; der Blick der deutschen Fachmänner hat bei ihren Untersuchungen die belgischen Verhältnisse damals kaum gestreift.

Die zweite eigenartige Erscheinung bei der Gründung des belgischen Eisenbahnsystems ist die Betonung der Notwendigkeit einer Verbindung mit Deutschland, gegen welche die Verbindung mit Frankreich stark in den Hintergrund trat. Die Schelde mit der Maas und dem Rheine, Antwerpen mit Cöln durch einen Schienenweg zu verbinden, das war der Grund-

gedanke, welcher den Männern Belgiens vorschwebte, die für die Schaffung eines Eisenbahnnetzes in die Schranken traten. Die Gründe für den Anschluß an Deutschland waren mehrfacher Art. In erster Linie entsprangen sie wohl handelspolitischen Erwägungen. Die engherzige Politik Hollands, das — neben seiner Beherrschung der Wasserstraße des Rheines — als Herr der Scheldemündung durch Einführung des drückenden Scheldezolls auch den belgischen Seehandel einzuschnüren bemüht war, forderte den neugeschaffenen Staat geradezu heraus, sich durch den Schienenweg nach dem Rheine eine von Holland unabhängige Verkehrsstraße zu sichern. Man dachte dabei auch an eine Abzweigung der neuen Cöln-Antwerpener Bahn nach Ostende, um Holland verständlich zu machen, »daß, wenn es auch als Herr der Scheldemündung den Hafen Antwerpen schikanieren könne, Belgien doch in der Lage sein würde, mit Hilfe des Hafens von Ostende den Verkehr von der See nach Deutschland an sich zu ziehen, so daß es sich also für Holland eigentlich gar nicht lohne, den Geist des westfälischen Friedens heraufzubeschwören«.

Es bestanden aber noch andere, vielleicht schwerer wiegende politische Gründe, welche den Anschluß an Preußen-Deutschland geboten: man suchte diesen Anschluß, weil man sich von Frankreich für die belgische Unabhängigkeit nicht viel Gutes versprach. Die vorliegende Schrift bringt dafür eine Reihe überzeugender Beweise. »Ohne freie Verbindung der Schelde mit Deutschland habe ich niemals an ein unabhängiges Belgien gedacht«, so erklärte der Abgeordnete Biolley bei den Kammerverhandlungen über die erste Eisenbahnvorlage im März 1834. »Die Eisenbahn von Ostende und Antwerpen nach Preußen — so fuhr er fort — ist unser überzeugendster Diplomat. Sie wird zu den materiellen Interessen sprechen, für die Deutschland eine so ausgesprochene Tendenz zeigt. Tatsächlich reden alle Briefe, die man aus diesem Lande erhält, alle Personen, die von dort eintreffen, von der Begeisterung, die unsere Bahn dort erweckt, von der Annäherung, die sie zu unseren Gunsten herbeiführt usw.« Besonders deutlich traten diese Anschauungen hervor bei den Festlichkeiten, die im Oktober 1843 aus Anlaß der Vollendung und Betriebseröffnung der belgisch-rheinischen Eisenbahn gefeiert wurden. Auf dem Feste in Antwerpen führte der belgische Minister Dechamps aus: »Dieser Tag ist für den belgischen Handel das, was die Ereignisse von 1830 für unsere Nationalität waren. Unsere politische Unabhängigkeit ging lebendig vor dreizehn Jahren aus einer Unterwürfigkeit von mehreren Jahrhunderten hervor; wir begründen in diesem Augenblick unsere Handelsunabhängigkeit, die so oft seit dem Vertrage von Münster unterjocht wurde.« Noch unverhohlener äußerte sich die freudige Genugtuung des belgischen Ministers über die erlangte Schienenverbindung mit Preußen auf dem Feste in Cöln am 15. Oktober 1843, wo er die schönen Worte sprach: »Wir legten Gewicht darauf, die belgisch-rheinische Eisenbahn heute am 15. Oktober einzuweihen, weil wir wollten, daß belgische Stimmen zu Cöln den Geburtstag Ihres erlauchten Landesherrn feiern sollten. Dieser Monarch hat erkannt, daß Preußen, bewundernswert für den Krieg eingerichtet, dies auch um so gewaltiger für den Frieden sein könne. Die durch die Errichtung des Zollvereins errungenen industriellen Siege haben der preußischen Monarchie nicht geringere Stärke verliehen als die Triumphe Friedrichs II.«

Weit rückhaltloser als die verantwortlichen Staatsmänner gab damals natürlich die belgische Presse ihren Empfindungen Ausdruck, die durchweg darin gipfelten, daß durch die nunmehr geschaffene engere Verbindung

Belgiens mit Deutschland die unabhängige Stellung ihres Vaterlandes weit mehr gesichert sei. Als Widerhall auf alle diese belgischen Sympathiekundgebungen für das befreundete Preußen-Deutschland ertönte Mißstimmung aus der französischen Presse, weil man dort nicht verstehen konnte und ungehalten darüber war, daß ein belgischer Minister in Cöln so habe sprechen können.

Für die Leser des Archivs enthält die Dresemannsche Schrift einige besonders interessante Mitteilungen. Dahin gehört die auf S. 68/69 erwähnte Anwendung des elektrischen Telegraphen beim Baue der Eisenbahn von Aachen nach Ronheide, die erste Verwendung des elektrischen Telegraphen in Deutschland zu öffentlichen Zwecken. Die Tatsache ist an sich ja bekannt, die Mitteilung gewinnt aber insofern erhöhtes Interesse, als der Verfasser einen Bericht aus der Zeitung »Allgemeines Organ« (von Becher in Cöln) abdruckt, der über die Einzelheiten dieser ersten elektrischen Telegraphenlinie genaue Auskunft gibt. Wichtiger als diese Mitteilung dünken uns die Ausführungen auf S. 55, wo der Verfasser von einem belgisch-französischen Staatsvertrage vom 10. Dezember 1840 spricht, der Vereinbarungen über Beförderung von Postfrachtstücken (Warenkolli, articles de messageries, Wertgegenstände und Geldsendungen) nach und aus Frankreich mit der belgischen Staatsbahn enthält. Als Übergangspunkte waren die damaligen vorläufigen südlichen Endpunkte der belgischen Bahn — Braine le Comte und Courtrai — bestimmt, bis zu denen die »Messageries royales« von Frankreich fuhren. Die belgische Staatsbahn verpflichtete sich nur, aus Frankreich mit den königlichen Posten kommende Gegenstände nach solchen Orten zu befördern, welche von ihren Gleisen berührt wurden und Stationen hatten. Ein am 1. April 1842 erschienener achtseitiger Frachttarif erwähnt zum ersten Male Postgegenstände (articles de messageries). Es scheint uns, daß dem Verfasser das Verdienst gebührt, mit diesen Mitteilungen den ersten internationalen Vertrag über Eisenbahn-Postbeförderung ans Licht gezogen zu haben.

Die lehrreiche Schrift darf als eine Bereicherung der Verkehrsgeschichte den Freunden des Verkehrswesens warm empfohlen werden.

Die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika. Auf Grund amtlichen Materials bearbeitet von der Kriegsgeschichtlichen Abteilung I des Großen Generalstabs. Mit zahlreichen Karten, Skizzen und Abbildungen.

Unter vorstehendem Titel erscheinen im Verlage der Kgl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin eine Reihe von Veröffentlichungen, die den Zweck haben, dem deutschen Volke in gemeinverständlicher Form ein anschauliches Bild des entbehrungsvollen Lebens unserer südwestafrikanischen Schutztruppe und ihres tapferen Verhaltens im Gefechte zu geben. Das jetzt vorliegende, 4 Bogen starke und mit 6 Abbildungen und 4 Skizzen, darunter Skizzen der Gefechtsfelder von Okahandja und Omaruru, ausgestattete erste Heft (Preis 40 Pfennig) schildert den Ausbruch des Herero-Aufstandes und den Siegeszug der Kompagnie Franke von Gibeon über Aris und Okahandja nach Omaruru. Dieser Schilderung geht ein kurzer Abriß der Vorgeschichte des Schutzgebiets und eine Beschreibung des Kriegsschauplatzes nach Küstenentwickelung und Oberflächengestaltung, Verkehrsverhältnissen, Wasserversorgung, Bevölkerung und Klima voraus. Im

Anschlusse daran wird eine Übersicht über die militärische Lage vor Ausbruch des Aufstandes gegeben. Den Schluß des Heftes bildet eine packende Darstellung des siegreichen Gefechts der Kompagnie Franke bei Omaruru am 3. Februar 1904, durch das die Hereros endgültig aus der Umgegend dieser Station verjagt wurden, so daß der gefährdetste Teil der Eisenbahn, die Strecke Karibib–Okahandja, gesichert war. Der ruhmvolle Zug der kleinen Truppe bis Omaruru war deshalb von entscheidender Bedeutung für die folgenden Operationen.

Den weiteren Kämpfen gegen die Hereros werden noch zwei, in Vierteljahrsfristen erscheinende Hefte gewidmet sein; das zweite Heft wird die Kämpfe an den Onjati-Bergen, das dritte den Entscheidungskampf am Waterberg und die Verfolgung der Hereros schildern. Später werden in ähnlicher Weise die Kämpfe gegen die Hottentotten behandelt werden.

Die Hefte verdienen die weiteste Verbreitung; sind sie doch geeignet, die in manchen Kreisen unseres Volkes leider noch nicht genügend bekannten und gewürdigten unvergleichlichen Leistungen der tapferen Schutztruppe in das rechte Licht zu stellen, Leistungen, die auf den wärmsten Dank des gesamten Vaterlandes Anspruch haben.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 7. BERLIN, APRIL. **1906.**

Die zweite Beratung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1906 im Reichstage.

Ebenso wie in den Vorjahren waren auch bei der ersten Beratung des Reichshaushalts-Etats für 1906 vom Postetat nur einige Teile der Budgetkommission zur Vorberatung überwiesen worden; es waren dies die Titel 1 bis 6 der Einnahme und Titel 63 (Vergütungen an auswärtige Post- und Telegraphenbehörden usw.) der fortdauernden Ausgaben sowie die einmaligen Ausgaben des ordentlichen und des außerordentlichen Etats. Am 5. März begann die zweite Beratung des Postetats, und zwar mit dem Titel 1 der Ausgaben, Gehalt des Staatssekretärs. Hierzu lag eine Resolution von Kern und Genossen vor, in der beantragt wurde, »den Reichskanzler zu ersuchen, dafür Sorge tragen zu wollen, daß im nächstjährigen Etat durch Vermehrung der Endstellen für die höheren Postbeamten und die Erhöhung der Gehaltsstufen derselben die Härten beseitigt werden, die sich seit Einführung des Systems der Dienstaltersstufen vom 1. April 1895 beziehungsweise der Personalreform von 1900 für einzelne Beamtenkategorien ergeben haben«.

Der erste Redner, Abgeordneter Gröber, besprach die von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, einem früheren Beschlusse des Reichstags entsprechend, vorgelegte Statistik über die dienstlichen Verhältnisse der mittleren Beamten und der Unterbeamten, Dienststundenzahl, Sonntagsruhe usw. Er brachte dabei verschiedene Wünsche für eine Verbesserung und weitere Ausgestaltung der Statistik vor, betonte aber zur Sache selbst, daß ein Vergleich der Angaben für das Jahr 1904 mit den das Vorjahr betreffenden einen »hocherfreulichen Fortschritt im ganzen und in sehr vielen Einzelheiten erkennen lasse«. Eine unverkennbare Besserung zeige sich bei der werktäglichen Dienstzeit der Beamten und Unterbeamten sowohl für den Tages- wie für den Nachtdienst, und noch erfreulicher sei das Bild, das sich in der Nachweisung über das wöchentliche Dienstleistungsmaß bei beiden Kategorien biete. Für den Nachtdienst sei eine weitere Be-

schränkung und möglichste Erleichterung zu wünschen, auch müsse erstrebt werden, daß der Nachtdienst, wenn er schon 8 Uhr abends beginne, auch von dieser Stunde an und nicht erst von 10 Uhr ab anderthalbfach gerechnet werde.

Auf die Sonntagsruhe übergehend, erkannte der Redner mit besonderer Wärme den durch die Aufhebung der Paketbestellung an Sonn- und Feiertagen erzielten Fortschritt an, wünschte aber, daß in gleicher Weise auch die Geld- und Drucksachenbeförderung eingeschränkt werde, und empfahl der Verwaltung, hierin einmal einen Versuch zu machen. Weiter kam der Redner auf einen früheren Beschluß des Reichstags zurück bezüglich der Sonntagsruhe an den kirchlichen Feiertagen, welche am Orte des Postamts von der Mehrheit der Bevölkerung gefeiert werden, und bemerkte, daß seines Wissens dieser Beschluß noch nicht beantwortet worden sei. Ebenso verhalte es sich mit der Verkürzung der Schalterstunden an den Vorabenden der Sonn- und Feiertage. Das Hauptziel auf dem Gebiete der Sonntagsruhe, das nicht aus dem Auge gelassen werden dürfe, bleibe aber, daß jeder Postbeamte und Postunterbeamte jeden zweiten Sonntag ganz dienstfrei erhalte.

Bei der Krankheits- und Sterbefallstatistik zeige sich als merkwürdiges Ergebnis eine kleine Zunahme der Krankheitstage und eine Abnahme der Sterbefälle. Die Sterblichkeitsziffer beim Postpersonale sei nicht ungünstig und erheblich geringer als die Sterblichkeitsziffer, die sich bei der gesamten Bevölkerung in Preußen für die Personen im Alter von 20 bis 70 Jahren ergebe. Von Interesse sei es auch, daß bei den Postkrankenkassen die Zahl der Krankheitsfälle und der Krankheitstage auf den Kopf des Mitglieds berechnet kleiner, die Dauer eines Krankheitsfalls aber durchschnittlich länger sei als bei den Betriebs- und anderen Krankenkassen überhaupt.

Nachdem der Redner noch der vielseitigen, auf Erhöhung der Dienstbezüge gerichteten Wünsche, denen die Berechtigung im allgemeinen nicht abzustreiten sei, gedacht und an die Beschlüsse des Reichstags vom 23. Februar 1905, betreffend die Gehaltsbezüge der Briefträger, Postschaffner und Landbriefträger, erinnert hatte, ging er auf einzelne Klagen ein. Die Unterbeamten führten im allgemeinen Beschwerde darüber, daß sie bei der etatsmäßigen Anstellung in den einzelnen Ober-Postdirektionsbezirken sehr ungleich behandelt würden; in dem einen Bezirk erfolge die Anstellung nach zehnjähriger, in dem anderen erst nach zwölfjähriger oder noch längerer Dienstzeit. Auch müßten die Unterbeamten nach ihrer etatsmäßigen Anstellung noch zu lange auf die lebenslängliche Anstellung warten und erführen hierbei wegen kleiner Fehler, die oft geraume Zeit zurücklägen, noch eine Zurückstellung. Weiter werde von den Unterbeamten über Ungleichheiten bei der Anrechnung der Dienstzeit, namentlich der Militärdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter Klage geführt. Der Redner vertrat besonders auch die Wünsche der Telegraphenarbeiter, daß ihnen die Dienstzeit als Arbeiter beim Übertritt in den Unterbeamtendienst auf das Besoldungsdienstalter angerechnet werden möge, und streifte dann die Klagen von Unterbeamten darüber, daß weibliche Beamte für sie Vorgesetzte seien.

Schließlich trat der Redner noch für die von der Budgetkommission gestellten Anträge ein, die auf portofreie Beförderung der Soldatenpakete und auf Einschränkung der Portofreiheit fürstlicher Personen gerichtet sind.

Der Staatssekretär erwiderte darauf folgendes:

»Meine Herren! Der Herr Vorredner hat in dankenswerter Weise der Bemühungen gedacht, die die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung

macht, um die Verhältnisse der Beamten, soweit es nach Lage der Dinge möglich ist, zu verbessern. Er hat sich eingehend mit der Statistik beschäftigt und hat, wofür ich ihm besonders dankbar bin, auch hervorgehoben, daß diese ja noch nicht in allen Beziehungen das Resultat der Bestrebungen darstellen kann, die die Verwaltung verfolgt, weil es bei der großen Zahl der Beamten und Unterbeamten ja naturgemäß nicht möglich ist, mit einem Male die Verhältnisse so zu gestalten, wie es erstrebt wird.

Der Herr Vorredner hat dann besondere Wünsche ausgesprochen, nach welchen Richtungen die Statistik verbessert und ausgestaltet werden möchte. Selbstverständlich sind wir gern bereit, soweit es geht, noch mehr Material zu liefern; aber auf eins möchte ich die Herren doch aufmerksam machen. Eine solche eingehende Statistik ist recht teuer und erfordert sehr viel Zeit. Schon wie jetzt die Statistik aufgestellt ist, erfordert sie während vier Wochen 711 Beamte und kostet rund 135 000 Mark. Nun möchte ich bei allen Ihren Bestrebungen, sich über die Sachlage zu unterrichten, doch annehmen, daß es da auch eine Grenze geben muß und daß das Geld eigentlich viel nützlicher verwendet werden könnte zum Besten der Beamten, als daß diese Statistik noch eingehender geliefert wird. Der Herr Vorredner sagte ja bereits, es würde immerhin vorkommen, möge auch die Statistik durchaus zutreffen, daß der Dienst sich in diesem oder jenem Amte einmal anders gestalte. Ja, das ist ganz richtig, das ist nicht zu vermeiden. Das liegt aber nicht daran, daß wir etwa mit dem Gelde zurückhalten, sondern daran, daß man nicht zu jeder Zeit geeignete Ersatzkräfte findet, um den Dienst so zu regeln, wie es notwendig wäre. Das gilt besonders vom Sonntagsdienste. Das Bestreben, am Sonntage so wenig wie möglich Beamte und Unterbeamte zu beschäftigen, ist vorhanden; aber daraus ergibt sich der Übelstand, daß diejenigen Beamten, die Sonntags beschäftigt werden, auch ziemlich lange beschäftigt sind, und da tritt das ein, was der Herr Vorredner bereits hervorhob, daß solche Beamte womöglich von früh bis mittags 1 Uhr beschäftigt sind, und daß dann der freie Sonntagnachmittag eigentlich keine große Wohltat für den Beamten ist. Das ist ganz richtig; aber beides läßt sich eben nicht vereinen. Damit muß man rechnen: bis 1 Uhr geht der Vormittag, um 1 Uhr fängt der Nachmittag an, und je weniger Beamte wir am Sonntage tätig sein lassen, um so mehr müssen wir dahin kommen, daß die, die tätig sind, auch längere Zeit beschäftigt sind. Das sind die gleichen Grundsätze wie beim Nachtdienste.

Nun wollen die Herren aber doch nicht vergessen, daß bei dieser ganzen Sache ein Schaden für die Beamten nicht eintritt. Es ist richtig, daß der Beamte, der am Sonntag Vormittag so lange beschäftigt ist, dem Gottesdienste nicht wird beiwohnen können. Aber auf sein Dienststundenmaß übt das keinen Nachteil aus; denn der Sonntagsdienst ist in das wöchentliche Leistungsmaß mit eingerechnet. Wenn der Beamte am Sonntag 8 Stunden tätig ist, hat er dafür in der Woche so viel weniger Dienststunden. Also eine größere Belastung tritt durch längeren Sonntagsdienst nicht ein, was ich besonders hervorheben möchte.

Was dann die Erleichterungen für Sonntag betrifft, so ist, wie der Herr Vorredner erwähnte, die Paketbestellung schon aufgehoben. Ich möchte aber noch hinzufügen, daß auch eine Bestellung von Nachnahmesendungen Sonntags nicht stattfindet und daß auch, soweit es in den einzelnen Orten die Belastung der Briefträger nötig macht, nicht eilige Drucksachen von der Bestellung ausgeschlossen werden. Darin sind die Ober-Postdirektionen zuständig. In welchem Umfange das stattfindet, vermag ich nicht zu sagen. Geldsendungen werden allerdings am Sonntage noch bestellt und das möge

der Herr Vorredner beachten, wie bei allen Erleichterungen die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sich bewußt bleiben muß, daß sie ein Verkehrsinstitut ist und nicht allein allen Neigungen für Erleichterungen des Personals Rechnung tragen kann, sondern auch im Zusammenhange mit dem Handels- und Verkehrsstande bleiben und sehen muß, welche Schädigung nach dieser Richtung hin Diensterleichterungen bringen würden. Und bei Geldsachen, meine Herren, hört jede Gemütlichkeit auf

(Heiterkeit rechts),

und je länger es dauert, daß wir den Leuten das Geld vorenthalten, desto unwirscher werden sie und empfangen die Briefträger recht unangenehm mit der Frage: warum haltet ihr mein Geld über Sonntag zurück? Also, meine Herren, Sie dürfen nicht vergessen, daß wir dem Verkehre dienen und unsere Einrichtungen danach treffen müssen.

Darauf bezieht sich auch, was der Herr Vorredner hervorhob, daß wir nämlich noch nicht den Wünschen nachgekommen sind, die von einem Teile des Hauses geäußert sind, an den Wochentagen vor den Feiertagen und besonders an den Sonnabenden die Schalter früher zu schließen. Darüber, glaube ich, werden sehr viele Zweifel bestehen, ob das eine Maßnahme ist, die sich unter allen Umständen empfiehlt. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat, wie der Herr Vorredner schon anführte, dadurch Entgegenkommen bewiesen, daß sie an einzelnen Orten die Schalter früher schließt. Hier in Berlin schließen wir einzelne Schalter 6 Uhr, andere 7 Uhr und in der Provinz schließen wir teilweise auch früher, und zwar da, wo nach Abgang und Ankunft der Züge es dem Handelsstande wohl möglich sein könnte, die Pakete zur rechten Zeit aufzugeben, wo aber trotz allen Einwirkens der Handelskammern die Unsitte fortbesteht, die Pakete in der letzten Viertelstunde einzuliefern. Aber wir können nach der anderen Richtung hin — das wollen die Herren immer berücksichtigen — nicht einseitig vorgehen; wir müssen unsern Handels- und Industriestand konkurrenzfähig erhalten und ihm ermöglichen, das zu leisten, was in anderen Ländern auch geleistet wird, und ihm so lange wie möglich die Gelegenheit zur Einlieferung der Sendungen geben.

Wenn ferner der Herr Vorredner im Zweifel darüber war, ob in der Statistik über die Ruhepausen und das Leistungsmaß die Verwaltungsbeamten mit aufgenommen seien, so kann ich ihn dahin aufklären, daß es sich bei der Statistik bloß um Betriebsbeamte handelt; die Erleichterungen also für die Verwaltungsbeamten sind nicht in Betracht gezogen.

Da wir die Sonntagsruhe und den Dienst am Sonntage hier behandeln, möchte ich auch mit kurzen Worten auf die Resolution wegen der kirchlichen Feiertage eingehen, die noch nicht zur Erledigung gekommen ist. In der Resolution wird empfohlen, an den rein kirchlichen Feiertagen doch auch die Sonntagserleichterung zu gewähren, und zwar heißt es in der Resolution: nach Maßgabe der Mehrheit der Bevölkerung. Meine Herren, die Frage ist nicht so leicht zu entscheiden. Orte, an denen an kirchlichen Feiertagen die große Menge — und wir müssen da doch unterscheiden —, auch die leistungsfähige Menge nicht arbeitet, gibt es sehr wenige, und in diesen ist auch überall schon aus alter Zeit die Einrichtung, daß der Dienst ruht. Aber lediglich nach der Zahl der Bevölkerung zu gehen und Sonntagsdienst einzuführen, das würde eine sehr harte Maßregel sein. Ich darf die Herren nur an die Distrikte erinnern, wo sehr viele Arbeiter sind, wo die Arbeiter vielleicht den größten Teil der Bevölkerung ausmachen. Da muß man einen Mittelweg finden, der den Handels- und Industriestand nicht schädigt. Wir haben uns mit der Frage beschäftigt und werden uns

weiter mit ihr beschäftigen und ich hoffe, daß wir eine Lösung finden werden, die nach beiden Richtungen hin als ausreichend und nützlich empfunden werden wird.

Der Herr Vorredner hat sich dann mit dem Personale beschäftigt und, wie ich dankbar hervorheben will, auch hier öffentlich zum Ausdrucke gebracht, daß dieses Gegeneinanderausspielen, daß jeder ängstlich und eifersüchtig darauf bedacht ist, daß die andere Kategorie nicht mehr bekommt, kaum erträglich ist. In Wirklichkeit würde es ja leicht sein, kann man sagen, eine neue Skala und neue Grundsätze für die Beamtenbesoldung zu finden, vorausgesetzt natürlich, daß das Geld disponibel ist. In Betracht muß aber immer gezogen werden, daß es sich um ein großes Personal handelt und nicht nur um das Personal einer großen Verwaltung, der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, sondern daß dabei die Beamten aller deutschen Staaten in Betracht kommen. Heute wünschen nun nicht bloß die Post- und Telegraphenbeamten, und zwar aller Kategorien, ihr Einkommen vermehrt zu sehen, und berufen sich auf andere Beamte, sondern auch die Beamten der anderen Verwaltungen, wie ja die Herren, die dem Landtag angehören, schon erfahren haben, wünschen Gehaltsaufbesserung und führen an: wir stehen viel schlechter als die Postbeamten; die haben so viel, warum sollen wir nicht auch so viel bekommen. Also die Beamten mögen sich daraus ein kleines Avis entnehmen, daß dieses ewige Vergleichen nicht richtig ist und seine Grenzen hat; denn jeder vergleicht sich immer nur mit denen, die mehr haben, keiner mit denen, die weniger haben.

(Heiterkeit.)

Nun, meine Herren, stehe ich nicht auf dem Standpunkte, daß ich unsere Zustände, was die Gehälter des Personals betrifft, etwa für nicht verbesserungsfähig halte, und daß ich nicht den Wunsch hätte, nach dieser und jener Richtung die Gehälter anders bemessen zu sehen. Aber eins müssen wir uns doch gegenwärtig halten: wir können nicht sagen, daß die Gehälter allgemein schlecht seien. Es sind doch Verbesserungen eingetreten. Der Herr Abgeordnete Gröber sagte, man solle doch der Resolution, betreffend die Postschaffner und Landbriefträger, Rechnung tragen. Das würde ich ganz gern tun. Aber für diese Kategorie ist in diesem Jahre die Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses erfolgt. Allein die Erhöhung des Wohnungsgeldes um 50 Prozent belastet den Reichsetat mit etwa 6 Millionen Mark. Da ist es wohl natürlich, daß nicht gleichzeitig eine andere Erhöhung von mehr als 4 Millionen stattfinden kann bei den augenblicklichen ungünstigen finanziellen Verhältnissen im Reiche. In der Steuerkommission, deren Beratungen ich einige Male beiwohnte, war doch die Verlegenheit, wie man die noch fehlenden Millionen beschaffen soll, ziemlich groß. Davon kann doch nicht die Rede sein, in demselben Augenblicke, wo man ins Verkehrsleben eingreifende Steuern einführen will, alle rückständigen Wünsche mit einem Male zu erfüllen. So gern die Herren auch geben — ich möchte Ihnen doch zurufen: was wollen Sie eigentlich geben? Sie haben ja nichts.

(Heiterkeit.)

Und was wir mehr einnehmen, verteilen wir ja auch. Im Jahre 1904 war eine Mehreinnahme von 23 Millionen; ihr stehen 17 Millionen Mehrausgaben für das Personal gegenüber. Im Etat für 1906 wird, glaube ich, gegenüber der Mehrausgabe nur ein Mehr an Einnahme von 2 bis 3 Millionen bleiben. Ja, nun können Sie mich ausschütteln und umdrehen — wenn ich nichts habe zum Zahlen, kann ich nichts geben.

(Heiterkeit.)

Über das Geld, was wir haben, haben Sie schon verfügt. Es müssen doch die Ausgaben immer im Verhältnisse zu den Einnahmen bleiben. In den letzten drei Jahren sind allein zur Herabsetzung des Leistungsmaßes der Beamten 5 Millionen ausgegeben worden, ebenso für den Erholungsurlaub über 6 Millionen. Das kommt doch alles dem Personal zugute, und das ist doch nicht gering. Es bleibt aber immer mein Wunsch, die Gehälter der Beamten, soweit angängig, zu verbessern, und ich hoffe, daß meine Bestrebungen, für einzelne Kategorien bald eine Verbesserung herbeizuführen, von Erfolg sein werden.

Der Herr Vorredner hob dann hervor, daß in den einzelnen Teilen des Reichspostgebiets die Anstellung der Unterbeamten in verschiedenen Fristen erfolge, daß im Westen die Unterbeamten schon nach 9 Jahren zur Anstellung als Schaffner gelangen, während es im Osten bei manchen 14 und 15 Jahre dauert. Das ist richtig. Diese Angelegenheit beschäftigt die Verwaltung seit langer Zeit. Die Sache so zu regeln, daß die Unterbeamten alle gleichzeitig zur Anstellung gelangen, ist fast unmöglich, weil dann zahlreiche Versetzungen von solchen Unterbeamten nach anderen Distrikten erfolgen müßten, was den Interessen des Personals nicht entspricht. Das hohe Haus weiß, daß die Verwaltung ja in jedem Etat die Zahl der Stellen für Postschaffner sehr vermehrt; aber naturgemäßig liegt die größte Vermehrung der Postschaffner- und Briefträgerstellen mehr im Westen, wo Industrie und Verkehr hochgehen, nicht im Osten, wo ein Bedürfnis nicht vorliegt. Nun haben wir die böse Erfahrung gemacht, daß die Versetzung von zahlreichem Personal aus dem Osten nach dem Westen und selbst schon die Versetzung solcher Unterbeamten, die schon längere Zeit als Landbriefträger fungieren, als Briefträger in die großen Städte sehr viele Nachteile mit sich führt, weil sich die Familien an den Aufenthalt auf dem Lande gewöhnt haben, weil sie nach Versetzung in die Städte in Verhältnisse kommen, denen sie nicht gewachsen sind; die Frau und auch die Kinder fühlen sich unter den neuen Verhältnissen nicht wohl und entweder verrichtet der Mann seinen Dienst schlecht oder er wünscht sich in seine alten Verhältnisse zurück. Die Verbesserung des Gehalts, die einem solchen Beamten bei der Versetzung aus der Landbriefträger- in die Postschaffnerstelle zugute kommt, ist nicht so groß, daß sie diese Übelstände aufwiegt.

Nun wollen wir nicht vergessen, daß zum Teil die spätere Anstellung, was das Gehalt betrifft, den Unterbeamten nicht dauernd schadet, weil beim Dienstaltersstufensystem die Zeit, die der Mann über 5 Jahre im Diätariat zugebracht hat, auf das Besoldungsdienstalter angerechnet wird.

Der Herr Vorredner hat dann angeführt, daß ihm Nachrichten zugegangen seien, wonach sehr viele Unterbeamte von der Anstellung wegen kleiner Verfehlungen zurückgestellt worden seien. Da möchte ich ihm erwidern, daß die Anstellung von Unterbeamten durch die Ober-Postdirektoren erfolgt. Diese Herren sind aber auf das Wohl ihres Personals so eifrig bedacht und wissen auch genau, wie wir über diese Sache denken, daß es wirklich nicht vorkommen wird, wegen kleiner Verfehlungen einen Mann in seiner Zukunft zu schädigen. Diese kleinen Verfehlungen sind wohl in den Augen der betreffenden Beamten sehr klein; wenn der Herr Vorredner mal die Akten einsehen könnte, würde er sich aber überzeugen, daß sie in Wirklichkeit vielfach recht groß sind. Keiner der 41 Ober-Postdirektoren nimmt nicht so innigen Anteil an dem Wohle des Personals, daß er es nicht so schnell wie möglich anstellen würde.

Was die Anrechnung der Militärzeit bei der Anstellung und bei dem Besoldungsdienstalter betrifft, so sind das sehr schwierige Fragen und die Herren wissen alle, daß sie der Regierung zur Prüfung überwiesen sind und daß Erwägungen im Reichsschatzamte darüber schweben, ob und nach welcher Richtung etwas anders gestaltet werden kann. Es muß dabei immer berücksichtigt werden, daß seinerzeit bei der Festlegung des Altersstufensystems diese Verhältnisse auch schon erwogen worden sind.

Was die Wünsche der Telegraphenarbeiter auf Anstellung betrifft, so werden sie nach der Dauer ihrer Tätigkeit als Arbeiter angestellt. Bei Festsetzung ihres Besoldungsdienstalters kann die Tätigkeit als Arbeiter aber nicht angerechnet werden, weil das keine Beamtendienstzeit, also kein Diätariat ist.

Die Klagen der angestellten Unterbeamten über die weibliche Herrschaft waren mir bisher unbekannt.

(Heiterkeit.)

Ich weiß auch nicht, worauf sich die beziehen können, vermute aber, daß es sich darum handelt, daß diese Unterbeamten in den Fernsprechämtern unter Umständen von einer Gehilfin den Auftrag erhalten, an zuständiger Stelle zu melden, daß diese oder jene Leitung in Unordnung ist. Daß die Gehilfinnen wirkliche Aufträge an die Unterbeamten erteilen und mit ihnen in Erörterungen eintreten, wie die Sache gemacht werden soll, das ist ausgeschlossen; denn die eigentlichen Vorgesetzten dieser Unterbeamten, die sie bei der Beseitigung dieser Unordnungen beaufsichtigen, sind männliche Beamte. Ich glaube, der Herr Vorredner hat ganz recht, daß die Damen von diesen Sachen nichts verstehen.

Der Herr Abgeordnete Gröber hat dann wieder einen warmen Appell an uns gerichtet betreffs der Soldatenpakete. Wir haben uns darüber schon oft unterhalten. Bei den Erleichterungen, die für Soldatenpakete gewünscht werden, kommt wieder die finanzielle Seite in Betracht. Er hat darin recht: wenn es sich um wichtige Dinge handelt, kann das allein nicht ausschlaggebend sein. Aber wenn wir von vornherein überzeugt sind, der Nutzen dieser ganzen Sache ist nur ein beschränkter, und sie bereitet in der Ausführung so viel Schwierigkeiten, wie hier schon angeführt ist, dann ist es doch recht fraglich, ob wir in einem Moment, wo wir schon Mangel an Geld haben, ohne weiteres 7 oder 8 Millionen preisgeben sollen. Das eine dürfen die Herren doch nicht außer acht lassen, daß die Zulassung vollständig freien Paketverkehrs von und an Soldaten eine scharfe Kontrolle erfordert, und darüber ist auch der Herr Kriegsminister mit mir einig, daß eine solche Kontrolle kaum ausführbar ist. Man darf auch nicht vergessen, daß, sobald Pakete überhaupt nichts mehr kosten, nicht bloß nützliche Sachen, sondern auch recht viele unnütze Dinge geschickt werden. Ich glaube, wenn bloß die Pakete frei befördert werden, aber die Briefe von den Soldaten portopflichtig bleiben, eine Maßregel, von deren Notwendigkeit die Herren sich schon selbst überzeugt haben, daß die Briefe doch indirekt auch dadurch frei befördert werden in dem Kasten, der zur Vermittlung des Paketverkehrs hin und her pendelt. Ich glaube also, meine Herren, die Sache erfordert recht viel Erwägungen, ehe wir näher darauf eingehen können.

Zum Schlusse möchte ich noch anführen, daß die Portofreiheit, die den regierenden Fürsten zugestanden ist, ihnen nicht in höherem Maße gewährt wird, als es nach dem Gesetz erlaubt ist, und gerade im Gesetz ist auch vorgesehen, daß ihnen die Portofreiheit im bisherigen Umfang, also ohne Einschränkung zusteht. Außerdem muß ich hier wie auch schon in der

Kommission hervorheben, daß die hohen Herren sämtlich die Erklärung abgegeben haben, daß die Benutzung der ihnen rechtlich zustehenden Portofreiheit betreffs solcher Sendungen, die von gewerblichen Betrieben der Hofhaltungen ausgehen, nicht in ihren Wünschen liegt. Aber auch hierbei muß immer in Betracht gezogen werden, daß rechtlich den Fürsten die Portofreiheit in vollem Umfange zusteht.«

Der nächste Redner, Abgeordneter Singer, erkannte zwar an, daß nach der Statistik auf verschiedenen Gebieten Fortschritte gemacht worden seien, meinte aber, ohne die Richtigkeit der Aufstellungen anzweifeln zu wollen, die Wirklichkeit stehe vielfach mit den statistischen Angaben in Widerspruch. Die Statistik dürfe deshalb nicht nur Durchschnittszahlen bringen; beim Urlaub müsse sie z. B. auch erkennen lassen, wieviel der einzelne Beamte wirklich erhalte, wieviel Beamte über und unter der Durchschnittsziffer mit Urlaub bedacht werden. Die Kosten für eine derartige ausführlichere Statistik würden gut angebracht sein.

In bezug auf die Dienstzeit wünschte Redner, daß für die Unterbeamten das gleiche Leistungsmaß angenommen werde wie für die Beamten; daß die Beamten eine geringere Dienststundenzahl zu leisten haben, hält er grundsätzlich für unrecht. Der Sonntagsdienst könne unschwer noch weiter beschränkt werden. Auch bezüglich der Anrechnung der Militärdienstzeit müsse durchweg gleichmäßig verfahren werden. Von dem Streben nach einer weiteren Verbesserung der Gehälter, namentlich für die Unterbeamten, sei nicht abzugehen; am Dienstalterszulagensystem dürfe aber nichts geändert werden. Den Beamten usw. werde zwar die Zeit, die sie länger als 5 Jahre im Diätariat zugebracht haben, bei der Anstellung auf das Besoldungsdienstalter angerechnet, man dürfe aber nicht außer acht lassen, daß in das fünfjährige Diätariat die sog. Vorbereitungszeit, ebenso wie die sog. Probezeit nicht mit einbegriffen sei. Zur Feststellung der Zeit, die ein Beamter bis zur Anstellung zu warten habe, müsse die vor dem Diätariat liegende Dienstzeit mit in Betracht gezogen werden; diese Dienstzeit betrage mindestens 3 Jahre. Es sei daher darauf hinzuwirken, daß die volle innerhalb der Postverwaltung zugebrachte Zeit bei der Anstellung als Dienstzeit angerechnet werde. Zu wünschen sei ferner, daß den Inhabern der Posthilfstellen, deren Tätigkeit jetzt als unbesoldetes Ehrenamt gilt, für ihre Dienste eine angemessene Vergütung gewährt und daß ihnen gegenüber bei einer Entlassung eine bestimmte Kündigungsfrist eingehalten werde.

Für die Beamten habe es große Bedeutung, daß sie ihre gemeinsamen Berufsinteressen nach innen und außen vertreten könnten. In den letzten Jahren habe die Reichs-Postverwaltung den Beamten in dieser Beziehung keine Schwierigkeiten bereitet. Dies scheine aber jetzt anders zu werden. Nach einer Mitteilung der »Deutschen Postzeitung« sei am 18. Januar einer ins Reichs-Postamt beschiedenen Abordnung des Postassistenten-Verbandes wegen der Haltung des Verbandes und seines Fachorgans gegenüber der Verwaltung von dem Direktor im Reichs-Postamt Franck eine Verwarnung erteilt worden. Die Beamten durch derartige Beeinflussung in ihren bürgerlichen Rechten einschränken zu wollen, halte er für einen Übergriff der Verwaltung.

Im Hinblick auf die Resolution über die Portofreiheit der Bundesfürsten regte der Redner an, daß dem Reichstag einmal eine Aufstellung darüber vorgelegt werde, wieviel Kosten die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, sei es für Beamte oder Apparate, sei es für Hergabe von Räumen usw., dadurch hat, daß sie ohne einen Ersatz, ohne Gebühren

dafür zu erhalten, von seiten der Einzelstaaten, des Reichs und der fürstlichen Personen in Anspruch genommen wird. Durch eine solche Aufstellung würde vielleicht den Vorwürfen ein Riegel vorgeschoben werden, die darauf hinausgingen, daß die Postverwaltung mit Defizit wirtschafte, daß sie nicht genug Ertrag liefere.

Nach einer Anfrage, ob zum Schutze der im Fernsprechdienste beschäftigten Personen gegen Beschädigungen durch elektrische Entladungen genügende Maßregeln getroffen seien, kam Redner noch einmal auf die Sonntagsbeschäftigung zurück und führte weiter noch eine Reihe von Beschwerden an; unter anderem bemängelte er, daß die Bahnpostschaffner vom Einrücken in die gehobenen Stellen ausgeschlossen seien. Beim Postamt in Wiesbaden und ebenso in Bremen bestehe eine große Überbürdung der Briefträger; beim Postamt in Schöneberg bei Berlin seien zu Weihnachten und Neujahr keine Aushilfen eingestellt worden und der Postdirektor habe, um Ausgaben zu sparen, seine Familienangehörigen zum Dienst in den Bureaus herangezogen. Die Bestimmungen über das Leistungsmaß der Landbriefträger würden anscheinend nicht überall eingehalten; in Rostock (Mecklb.) hätten Landbriefträger 35 km täglich zurückzulegen.

Der Abgeordnete Kopsch wandte sich gegen den nach seiner Meinung bestehenden Plan der Reichs-Postverwaltung, die Gebühren für Briefsendungen im Orts- und Nachbarortsverkehr und für außerordentliche Zeitungsbeilagen zu erhöhen, und kündigte die Einbringung von Anträgen an über die Anrechnung der Militärdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter; auch wünschte er für das nächste Jahr die Vorlegung einer Denkschrift darüber, wie das Dienstaltersstufensystem auf die mittleren Beamten und die Unterbeamten gewirkt hat. In seinen anschließenden Ausführungen befürwortete der Redner einen weiteren Ausbau des Systems der Stellen für gehobene Unterbeamte, eine Besserstellung der Assistenten und Sekretäre und der nicht etatsmäßig angestellten Beamten, ferner eine Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses für die mittleren und höheren Beamten sowie der Fahrt- und Überlagergebühren für das Bahnpostpersonal.

Von den Postillionen in Berlin werde eine anderweitige Abstufung ihrer Tagegelder gewünscht sowie eine Herabsetzung der wöchentlichen Dienststundenzahl, die sich jetzt auf 80 bis 90 berechne. Er halte diese Wünsche für berechtigt. Ebenso erscheine es ihm billig, daß den Postillionen die Nachtdienstzeit anderthalbfach gerechnet und auch die Wartezeit vor Antritt der Fahrten als Dienstzeit in Anrechnung gebracht werde. Für die Postboten, insbesondere in industriereichen Gegenden und in großen Städten sei ebenfalls eine Erhöhung der Tagegelder anzustreben. Gegen Beleidigungen durch das Publikum würden die Beamten von der Verwaltung nicht genügend geschützt. Öfter kämen auch Klagen der Postunterbeamten vor über die Behandlung, die sie von manchen Vorgesetzten erführen.

Zum Schlusse stellte Redner in Anknüpfung an die Ausführungen des Abgeordneten Singer über den Assistentenverband die Anfrage, wie die Verwaltung über die Bezirksvereine der Postunterbeamten, besonders über den Berliner Bezirksverein denke und ob sie geneigt sei, die Gründung eines allgemeinen Verbandes der Postunterbeamten zu gestatten. Ihm scheine es, als ob in der Verwaltung eine gewisse nervöse Unruhe eingetreten sei gegenüber einzelnen Äußerungen der Fachpresse. Man müsse doch anerkennen, daß bei allen Wünschen, die die Beamten äußern, sie

doch auch bereit seien, jeden Augenblick die Fürsorge und das Wohlwollen der obersten Behörde dankbar anzuerkennen.

Hierauf wurde die Weiterberatung vertagt.

Am 6. März wurden die Verhandlungen vom Staatssekretär mit folgender Rede eingeleitet:

»Meine Herren! Von den letzten beiden Herren Rednern sind gestern wiederum so viele Wünsche kundgegeben worden, daß es mir nützlich erscheint, auf einzelne derselben hier gleich zu Anfang einzugehen. Insbesondere ist die Anfrage an die Verwaltung gerichtet worden, ob sie den Gefahren, denen die Telephongehilfinnen bei der Ausübung des Fernsprechdienstes ausgesetzt seien, nachgehe. Ich möchte den Herren darauf erwidern, daß es ja selbstverständlich ist, daß die Verwaltung sorgsam verfolgt, welche Einflüsse durch den Telephonbetrieb und durch starke elektrische Ströme auf die Beamtinnen ausgeübt werden. Diese Einwirkungen sind zweierlei Art: es kommen in Betracht erstens schädliche Kurbelströme, d. h. solche, bei denen die Verwaltung nicht eingreifen, nicht schützen kann. Sie gehen vom Publikum aus und entstehen dadurch, daß die Kurbel zu stark gedreht wird; und zweitens Blitzgefahren, die also auf Naturereignisse zurückzuführen sind. Bei beiden Gefahren — das möchte ich hier hervorheben — spielt es keine Rolle, ob Einzel- oder Doppelleitungen vorhanden sind; das ist dabei gleichgültig. Übrigens sind, soweit es sich um den Fernverkehr handelt, sämtliche Leitungen als Doppelleitungen hergestellt. Im Ortsverkehre sind wir auch schon in den meisten Orten weit vorgeschritten mit der Einführung des Doppelleitungssystems. Dieses System hat lediglich den Zweck, eine gute Verständigung zu sichern, und ist nicht geeignet, vor den Einwirkungen starker elektrischer Ströme zu schützen. Das sicherste Mittel, die schädliche Wirkung der Kurbelströme zu beseitigen, ist natürlich die Beseitigung des ganzen Kurbelapparats. Die hierauf gerichteten Bestrebungen sind im Gange und wir hoffen, nach und nach Systeme einzuführen, bei denen nur durch Abheben des Hörapparats den Beamtinnen ein Rufzeichen gegeben wird. Dann werden die Beschädigungen, die durch zu starkes Drehen der Kurbel herbeigeführt werden, nicht mehr vorkommen. Im übrigen sind wir bestrebt, und es finden Erwägungen, Ermittelungen und Versuche statt, durch Einschaltungen von Relais und von Frittern die Gefahren, die für die Beamtinnen durch den Blitz entstehen können, zu vermindern.

Im weiteren ist betreffs der Telephongehilfinnen angeführt worden, daß der Sonntagsdienst sich verschlechtert habe. Das ist richtig insoweit, als die Beamtinnen häufiger Sonntagsdienst haben, und zwar deshalb, weil es sich als nicht zuträglich herausgestellt hat, daß die Telephongehilfinnen lange Dienstschichten hintereinander verrichten. Nach ärztlichen Gutachten haben wir uns daher entschließen müssen, nicht zu lange Dienstschichten für die Telephongehilfinnen anzusetzen, und das ist auch auf den Sonntagsdienst übertragen worden. Die Klagen, die nun aber deswegen an uns herangetreten sind, haben dahin geführt, nochmals zu prüfen, ob an Sonntagen, wo der Dienst weniger anstrengend ist, längere Schichten nicht wieder eingeführt werden können. Das Ergebnis der Prüfung ist günstig ausgefallen, und es sind demgemäß an den Sonntagen wieder längere Dienstschichten eingerichtet worden. Die Klagen sind damit gegenstandslos geworden.

Dann ist weiter darüber geklagt worden, daß bei den Posthilfstellen ein verschiedenes Verfahren obwalte in betreff der Kündigung, daß die Verwaltung sich jederzeit die Entlassung des Hilfstelleninhabers gesichert hat, während dieser an eine bestimmte Kündigungsfrist gebunden ist. Das ist

im Interesse der Allgemeinheit geschehen, weil, wenn ein solcher Mann nicht mehr geeignet zur Verwaltung der Stelle ist, es der Verwaltung ebenso wie der Allgemeinheit daran liegen muß, daß er möglichst schnell entfernt werden kann.

Es ist weiter hervorgehoben worden, daß die Landbriefträger noch sehr große Wege zurückzulegen haben; es wurde gesagt, in Mecklenburg bis zu 35 km den Tag. Bereits im vorigen Jahre sind derartige Klagen aus dem Reichstage zur Sprache gekommen. Die Sache ist untersucht worden und es hat sich herausgestellt, daß diese Klagen nicht begründet sind. Die längsten Touren betragen 27 bis 28 km.

Im weiteren ist darüber Beschwerde geführt worden, daß die Bahnpostschaffner nicht zum gehobenen Dienste herangezogen würden. Diese Beschwerde ist vollständig haltlos. Sie sind im Gegenteile besonders bevorzugt, indem 52 Prozent der Bahnpostschaffner sich in gehobenen Stellen befinden, während bezüglich der übrigen Schaffner dies nur bei etwa 25 Prozent der Fall ist.

Es sind dann noch verschiedene Einzelklagen gestern angeführt worden. Sie werden erst untersucht werden müssen. Soweit es sich aber um die Angaben des Herrn Abgeordneten Singer über die Zustände in Schöneberg handelt, so ist sofort festgestellt worden, daß diese Klagen durchaus unbegründet sind. Es ist gesagt worden, daß beim Postamte Schöneberg in der Neujahrszeit keine Aushilfen eingestellt worden seien. Nach dem Bericht des Ober-Postdirektors sind aber während dieser Zeit 30 Personen eingestellt worden. Es ist ferner gesagt worden, der Postdirektor hätte seine Angehörigen im Dienste beschäftigt. Auch das ist eine Anschuldigung, die der Herr Abgeordnete sicherlich nicht aufrecht erhalten wird. Nach der bestimmten Versicherung des Postdirektors hat dieser niemals seine Familienglieder zur Aushilfe herangezogen. Er hat einen erwachsenen Sohn, einen Architekten, und eine 16 jährige Tochter; beide Kinder sind für solche Zwecke gar nicht geeignet. Auch der Postinspektor hat Angehörige nicht zu Dienstleistungen herangezogen. Wahrscheinlich dürfte der unbekannte Zuträger dieser Nachrichten erzählt haben, zur Aushilfe wurden auch Familienglieder des Personals verwendet. Es ist allerdings richtig, daß der Postdirektor Familienglieder von Unterbeamten zu Hilfsdiensten insoweit heranzieht, als diese dazu geeignet sind. Das ist nur anzuerkennen. Da sind wir sicher, daß wir zuverlässige Personen für den Aushilfsdienst bekommen. Ich möchte den Herrn Abgeordneten doch bitten, nicht solche Anschuldigungen, die nicht begründet sind, gegen einen ehrenwerten Beamten hier vorzuführen.

Sodann hat der Herr Abgeordnete vorgebracht, daß die Unterbeamten beim Postamt Schöneberg im Paketdienst etwas lange beschäftigt gewesen sind. Das ist richtig für eine kurze Zeit, nachdem Friedenau zum Bestellbezirke zugeteilt war. Die Sache ist aber durch den Revisor, der den Dienst zu prüfen hatte, wieder in Ordnung gebracht worden.

Ferner hat der Herr Abgeordnete Kopsch, wie im vorigen Jahre, einige Klagen hier vorgetragen über die Behandlung, die dem Personal seitens ihrer Vorgesetzten in einzelnen Bezirken zuteil geworden ist. Die Fälle sind untersucht worden. Ich muß zu meinem Bedauern hier anerkennen, daß Mißgriffe von Amtsvorstehern vorgekommen sind. Diese haben das auch zugestehen müssen, daß sie im Eifer zu weit gegangen sind, und es ist da Remedur eingetreten.

Es sind dann des längeren die Beamtenbesoldungen besprochen und meine gestrigen Ausführungen dahin ausgelegt worden, als wenn ich mit

den vorhandenen Zuständen ganz zufrieden sei. Die Herren befinden sich da in einem großen Irrtum. Ich habe gestern ganz klar ausgesprochen, daß auch ich wünsche, daß nach mancher Richtung hin eine Verbesserung eintreten möge, und daß ich dafür warm eintrete. Ich habe aber auch ausgeführt, daß in dem gegenwärtigen Moment, wo den Unterbeamten 5 Millionen Mark durch Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses zuteil werden, wo das Reich sich in einer finanziellen Kalamität befindet, es wohl erklärlich ist, daß nicht so weit gegangen werden kann, wie die Herren wünschen. Ich möchte das besonders hervorheben. Im übrigen wird dem Wunsche, der auch bei uns besteht, daß die Tagegelder der Postboten erhöht werden, vom 1. April ab Rechnung getragen werden. Damit hängt auch zusammen, daß für die Postillione eine Erhöhung eintreten wird, weil das in Berlin für die Unterbeamten und die Postillione pari passu geschieht.

Die Bemerkungen, die darauf abzielen, als ob die Interessen der Postillione in Berlin nicht gehörig wahrgenommen würden, muß ich zurückweisen. Die Postillione in Berlin haben nicht, wie gestern hier ausgeführt worden ist, 80 bis 90 Stunden Dienst in der Woche. Bei ihnen wird nicht, abweichend von den allgemeinen Vorschriften, der Nachtdienst nur einfach gerechnet, bei ihnen wird weder die Zeit, welche sie auf Bahnhöfen wartend zubringen, noch die sie für Anspannen und Reinigen der Pferde verwenden müssen, etwa nicht angerechnet, sondern alle diese Zeiten werden gerechnet. Wenn also ein Postillion auf dem Bahnhofe 3 bis 4 Stunden warten muß, so ist das selbstverständlich Dienst. Wenn sein Dienst in die Nacht fällt, wird selbstverständlich diese Dienstzeit $1^1/_2$fach gerechnet.

Was dann die Fahrtgebühren der Beamten anbetrifft, so ist im vorigen Jahre bereits hervorgehoben, daß zum Teil die Vergütungen, die den Beamten gewährt werden, für die Fahrten nicht unter allen Umständen ausreichen. Damals hat sich keine Gelegenheit geboten, gleich zu erwidern. Ich möchte jetzt aber erwidern, daß diese Frage seit Jahren die Verwaltung beschäftigt und daß der Sache auch bereits dahin näher getreten ist, daß, wo es notwendig ist, außer den allgemeinen Vergütungen noch besondere Zuschüsse gewährt werden. So sind innerhalb eines Jahres allein auf solche Zuschüsse 150000 Mark verwendet worden.

Was dann die Bemerkung betrifft, daß die Verwaltung bei Beleidigungen der Beamten nicht mit dem nötigen Nachdruck einzutreten scheine, so muß ich den darin liegenden Vorwurf zurückweisen. Meine Herren, das ist eine ziemlich schwierige Angelegenheit. Bei solchen Beleidigungen liegt häufig die Veranlassung nicht bloß auf der einen Seite; der eine Teil ist stark beschäftigt, der andere meist in großer Eile, und wenn nun dieser seine Wünsche etwas lebhafter geltend macht, der andere diese Lebhaftigkeit nicht vertragen kann, so entstehen kleine Konflikte; und wenn wir alle, meine Herren, die Hand aufs Herz legen, so werden wir sagen müssen, wir sind manchmal auch schon böse gewesen in ähnlichen Fällen. Aber, meine Herren, weil die Verhältnisse so liegen, muß eine verständige Verwaltung immer sehen, die Konflikte nach Möglichkeit friedlich zu schlichten. Wenn Beleidigungen vorkommen, die nicht gerade verletzend sind, und Abbitte geschieht, auch vielleicht ein kleiner Betrag für eine wohltätige Stiftung gegeben wird, so sieht man so etwas als erledigt an. Es kann weder dem Publikum noch der Verwaltung daran liegen, jede kleine Ausschreitung vor den Strafrichter zu bringen. Wenn die Ober-Postdirektion objektiv zur Ansicht kommt: dieser Fall kann ohne solches Einschreiten abgetan werden, und der Beamte, dem dieser Vorschlag gemacht wird, damit nicht einverstanden ist, obwohl er sich auch vergangen hat, so sagen wir prinzipiell:

bringe du das selbst vor den Strafrichter. So war es in Rixdorf und in Stettin. Dem Beamten in Stettin, der auch eine kleine Unterlassungssünde begangen hatte, wurde gesagt: gehe selbst vor, weil du auch etwas schuld hast, die Verwaltung geht hier nicht vor.

Was nun die Ausführungen des Herrn Vorredners über meine Darlegungen in der Steuerkommission betrifft, so möchte ich hier nicht des näheren darauf eingehen, weil bei der Resolution noch dazu Gelegenheit sein wird. Der Herr Vorredner hat aber unrichtige Angaben gemacht dahin, als ob ich für eine Erhöhung des Briefportos eingetreten wäre. Davon ist gar keine Rede. Auch war absolut keine Rede von einer Erhöhung der Zeitungsgebühr. Es handelte sich lediglich um die außerordentlichen Beilagen zu Zeitungen. Das sind nicht Preßerzeugnisse von dem Werte, wie der Herr Abgeordnete gestern meinte, sondern es sind Anzeigen, die eigentlich unter Kreuzband versandt werden müßten und nur aus Bequemlichkeit den Zeitungen beigelegt werden. Da liegt also ein wesentliches Interesse nicht vor, daß das zu billig geschehe.

(Sehr richtig!)

Und was die Postkarten im Ortsverkehre betrifft, so habe ich ausgeführt, daß für gewisse Gegenstände unter ein Minimum nicht heruntergegangen werden sollte, und besonders, daß die Herstellung einer Postkarte ungefähr $^1/_3$ bis $^4/_{10}$ Pfennig kostet und daß ich solche Zugabe wohl bei der Fünfpfennigkarte machen kann, daß es aber unwirtschaftlich ist, auch bei der Zweipfennigkarte denselben Verlust zu tragen.

Weiter kam gestern zur Sprache, daß Vertreter des Assistentenverbandes auf das Reichs-Postamt zu Herrn Direktor Franck geladen worden sind, wo ihnen Eröffnungen gemacht wurden. Die Darstellung darüber in den Zeitungen ist, soweit das bei solchen Eröffnungen, wo nichts notiert wird, möglich ist, im großen und ganzen richtig. Aus dieser Eröffnung ist der Schluß gezogen worden, daß ich nervös geworden wäre. Keine Spur davon! Der Assistentenverband kann wohl nicht behaupten, daß er, solange ich die Ehre habe, an der Spitze der Verwaltung zu stehen, irgendwie behelligt oder behindert worden ist. Wenn Sie die Zeitung des Verbandes lesen, werden Sie alle bei ruhiger Beurteilung zur Überzeugung kommen, daß die Verwaltung nicht nervös ist und dem Verbande nicht unsympatisch gegenübersteht. Was ich aber für notwendig halte, ist: die Beamten dürfen nie vergessen, daß sie Beamte sind und daß sie gewisse Rücksicht zu nehmen haben in Wort und Schrift. Da kann ich es nicht gutheißen und werde es nicht gutheißen, daß solch ein Verein Agitationsreisen machen läßt zur Anwerbung von Mitgliedern, um dann durch deren Zahl einen Druck auf die Verwaltung üben zu können. Wenn Sie die Sache ruhig ansehen, dann werden Sie alle, denen das Wohl der Beamten am Herzen liegt, mit mir der Meinung sein, daß ich meine Pflicht versäumen würde, wenn ich nicht beizeiten, sobald ich solche Wahrnehmung mache, den Herren eröffnen lasse, daß sie sich auf einer schiefen Bahn befinden, die sich mit ihrer Stellung als Beamte nicht verträgt.

(Sehr richtig! rechts.)

Sonst könnten solche Zustände kommen, wie wir sie früher gehabt haben, die ich aber nicht liebe; ich halte es für richtig, daß den Beamten beizeiten gesagt wird: das ist zulässig, das andere ist nicht zulässig. Das ist geschehen; mein Kollege, Direktor Franck, hat im vollen Einverständnisse mit mir und in meinem Auftrage diese Eröffnung gemacht.

Der Grund zu dieser Eröffnung ist in erster Linie der gewesen, daß der Ton der Zeitung und der Verhandlungen allmählich ein anderer wie früher

geworden ist, daß ferner Elemente wieder hervortreten und Eindruck zu machen versuchen, die sich bisher zurückgehalten haben. Ich möchte Sie hier nicht lange mit vielen Einzelheiten aufhalten, ich will nur noch anführen, daß wir alle hier zusammengewirkt und uns gefreut haben, den Assistenten durch die Beamtenreform im Jahre 1900 große Aussichten zu eröffnen. Ich spreche das offen hier aus: es ist wohl selten für eine Beamtenklasse in betreff ihrer Zukunft so viel geschehen, wie für die Assistenten. Während die Assistenten früher nur ein Gehalt bis 3000 Mark erreichen konnten, sind ihnen durch die Beamtenreform Stellen eröffnet worden bis zum Gehaltssatze von 6000 Mark. Das darf nicht vergessen werden. Deshalb dürfen die Beamten auch solche Reformen nicht durch hämische Bemerkungen herabsetzen; das ist nicht angemessen. Wenn auch die älteren der Vorteile nicht mehr teilhaftig werden können, so ist doch zu berücksichtigen, daß es in der Regel im Leben so geht. Aber bei dem Interesse für ihre Stellung müssen sich doch auch die älteren darüber freuen, daß sich die Verhältnisse bessern uud ihre Nachfolger nun mehr erreichen werden. Bei der Besprechung des Ihnen vorliegenden Etats, bei dem, soviel es unter den gegenwärtigen Verhältnissen möglich ist, wir doch verschiedenes haben erreichen können, endigt eine Ausführung in der »Deutschen Postzeitung« vom 16. Dezember — und das war der letzte Anlaß, den Assistenten und den Vertretern des Assistentenverbandes klar zu machen, daß das nicht geht —, folgendermaßen:

> Noch ist es unumstößliche Überzeugung der erdrückenden Mehrheit der Postbeamtenschar, daß an ihrer traurigen wirtschaftlichen Lage nicht die eigene Verwaltung Schuld trägt. Man weiß, daß hier volles Verständnis für die Ungunst der Verhältnisse herrscht und der gute Wille zur Tat vorhanden ist. Aber von dem »Hosianna« der Massen bis zum »Kreuziget ihn!« liegt nur ein Schritt. Das lehrt vornehmlich wieder der Stimmungswechsel im Lager der höheren Beamten. Soll die Unzufriedenheit nicht noch weiter greifen, und soll das unzweifelhaft vorhandene große und berechtigte Vertrauen in die gegenwärtige Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ihr auch fernerhin ungeschmälert erhalten bleiben, so muß für die Gesamtheit des Personals, dessen unbedingte Zuverlässigkeit und Pflichttreue so oft begeisterte Anerkennung findet, bald etwas Durchgreifendes geschehen. Große Massen rechnen nicht mit Hindernissen und Schwierigkeiten, sondern legen den Maßstab ihres Urteils allein an dem Erfolg an.

Ja meine Herren, solche Ausführungen, die sich lediglich darauf stützen, daß mit den Massen gerechnet werden, daß ohne Rücksicht auf die allgemeinen Verhältnisse den Massen der Wille geschehen müsse — das sind Drohungen, das ist nicht die Sprache von Beamten.

Meinerseits ist dem Assistentenverband in wohlmeinender Absicht der Rat gegeben worden, bei ihren Veröffentlichungen vorsichtiger und ihrer Beamtenstellung mehr eingedenk zu sein. Sie haben das wieder veröffentlicht und das gibt mir die Gelegenheit, hier auszusprechen, daß ich für derartige Druckmittel nicht zu haben bin, sondern verlange, daß sich die Beamten immer gegenwärtig halten: sie sind Beamte und dürfen solche Sprache der vorgesetzten Behörde gegenüber nicht führen.«

(Sehr richtig! rechts und bei den Nationalliberalen.)

Der Abgeordnete Patzig, Berichterstatter der Budgetkommission für den Postetat, der nunmehr das Wort nahm, führte etwa folgendes aus.

Zeitungsnachrichten zufolge sei dem Postassistenten Löffler in Leipzig, der an zwei Nachbarorten in einer Versammlung des Evangelischen Bundes einen Vortrag über »Protestantismus und Katholizismus und ihre Beziehungen in der Gegenwart« halten wollte, auf eine Beschwerde von katholischer Seite nicht nur das Halten des Vortrags, sondern auch überhaupt der Besuch der beiden Versammlungen von seiner vorgesetzten Behörde untersagt worden. Er nehme an, daß die Zeitungsberichte ungenau seien und daß die Reichs-Postverwaltung befriedigende Aufklärung geben werde. Nach seiner Auffassung müsse für die Beamten der unpolitischen Verwaltungen, namentlich der Betriebsverwaltungen, ein gewisses Maß von politischer Bewegungsfreiheit in Anspruch genommen werden. Warum solle ein Betriebsbeamter nicht dieselbe politische Freiheit der Bewegung haben, wie sie der richterliche Beamte besitze, der doch dem Publikum als volle Persönlichkeit gegenüberstehe, während der Betriebsbeamte am Schalter dem Publikum gegenüber einfach Vollzugsorgan einer ganz unpersönlichen Verwaltung sei. Voraussetzung für eine solche Bewegungsfreiheit müsse natürlich sein, daß der Beamte sich immer bewußt bleibe, daß er Beamter sei und was er als solcher gegenüber dem Staate und auch gegenüber seiner eigenen Verwaltung zu wahren habe.

Im Anschluß an diese Ausführungen kam der Redner auf die Verhandlungen der vorigen Sitzung über den Postassistentenverband zurück. Er wünsche und hoffe, daß es dem Verbande gelingen werde, bei Wahrung der Interessen seiner Mitglieder überall die feine und zarte Linie einzuhalten, über die ein Beamtenverband nicht hinaus dürfe. Es verstehe sich von selbst, daß eine Verwaltung bei aller Freiheit, die sie einem Beamtenverbande lasse, doch ihre Pflicht versäumen würde, wenn sie nicht im gegebenen Falle den Vertretern eines solchen Verbandes die Eröffnung machte: »nach unserer Überzeugung habt ihr hier die Grenze überschritten, also bitte, mäßigt euch bei nächster Gelegenheit, damit zu Rügen kein Anlaß entsteht.« Das Recht zu solcher wohlmeinenden Mahnung könne sich keine Verwaltung nehmen lassen, auch nicht durch einen noch so starken Verband.

Weiter brachte der Redner zur Sprache, daß in einer rheinischen Stadt dem Inhaber einer größeren Firma, der recht unleserlich schreibe, seit Anfang 1906 vom Postamte mit Billigung der Ober-Postdirektion und auch des Reichs-Postamts die Auslieferung von Einschreibbriefen, Postanweisungen usw. verweigert werde, weil er sich außerstande erklärt habe, seinen Namen deutlich zu unterschreiben. Es möge richtig sein, daß bei unleserlichen Unterschriften Fälschungen und allerhand Schwindeleien vorkommen könnten, hier aber handele es sich um den Verkehr mit altangesehenen Geschäftshäusern und er meine, daß die Bemühungen um deutlicheren Unterschriftenverkehr nicht gerade dort einsetzen sollten, wo ein Schwindel nach Lage aller Umstände gar nicht betrieben werden könne.

Zu einer Besprechung der Betriebsergebnisse übergehend, bemerkte der Redner, die Betriebsstatistik für 1904 und der Etat für 1906 böten recht erfreuliche Lichtseiten in Ansehung der gesamten Leistungen des Betriebs; mit berechtigtem Stolze dürften wir uns des Besitzes einer solchen Institution freuen. Die finanziellen Ergebnisse seien freilich nicht so günstig, daß man sich in der Vertretung von Wünschen an die Verwaltung weit vorwagen dürfe. Der Staatssekretär habe bereits richtig ausgeführt, daß die Mehrergebnisse der Post- und Telegraphenverwaltung bis auf einen geringen Betrag aufgezehrt würden. Wenn in der Steuerkommission jetzt alle möglichen Versuche gemacht würden, Mehrerträge aus dem Post-

und Telegraphenbetriebe herauszuholen, so dürfe im Reichstag auch nicht gezaudert werden, die für die Zukunft vorbehaltenen Wünsche im Interesse des Betriebs, seiner Beamten und Einrichtungen jetzt auszusprechen, damit nicht etwa andere Stellen im Reiche meinten, daß alle Mehreinnahmen von Post und Telegraphie unbedenklich am Reichs-Postamte vorbeigeführt werden könnten.

Bezüglich der Beamtenverhältnisse wünschte Redner u. a., daß verheiratete Beamte nicht grundsätzlich von der Verwendung in den Schutzgebieten ausgeschlossen, daß ferner die Revision der großen oder wenigstens der größten Verkehrsämter künftig nicht mehr durch Bezirks-Ober-Postinspektoren, sondern unmittelbar vom Reichs-Postamt aus bewirkt werden, und daß die Verwaltung sich den aus den Beamtenkreisen kommenden Reformgedanken und Verbesserungsvorschlägen gegenüber nicht unfreundlich oder ablehnend verhalten möge. Er befürwortete den von ihm und seinen politischen Freunden vorgelegten Resolutionsantrag, in dem die Zielpunkte für eine Verbesserung der Besoldungsverhältnisse aufgestellt seien. Der Antrag verlange kein Durchbrechen der jetzigen Besoldungsordnung und ihrer Skalen, sondern nur die Ausgleichung von Gegensätzen und die Beseitigung von Härten.

Bei einer Reform des Besoldungswesens dürfe man auch die Inhaber der Posthilfstellen nicht ganz übersehen. Das Nächste müsse dann eine Verdoppelung und Verdreifachung des im Vorjahre geschaffenen Postens von 150 000 Mark für besondere Zulagen an die Postagenten sein. Die Postagenten wünschten eine Altersversorgung; er empfehle, in Verbindung mit dem Reichsamte des Innern zu prüfen, ob nicht bei Schaffung einer Pensionsversicherung für die Privatbeamten die Postagenten mit einbezogen werden könnten.

Die Ungleichheiten in der Anrechnung der Militärdienstzeit, die bei den Unterbeamten und den Assistenten vorhanden seien, müßten beseitigt werden. Besonders bitte er, dafür einzutreten, daß wenigstens die nach 1895 angestellten Militäranwärter in der Schaffnerklasse mit den besser gestellten Kollegen des älteren Besoldungssystems gleichgestellt werden. In Baden sei eine durchgreifende Reform des Wohnungsgeldzuschusses eingetreten, welche die Landesbeamten günstiger gestellt habe als die Reichs-Postbeamten. Es werde nun auch für das Reich gewünscht, bei einer Reform des Wohnungsgeldzuschusses unter möglichster Anpassung an die örtlichen Verhältnisse tunlichst nahe an die Grenze des vollen Mietbetrags zu kommen.

Als Ziel für eine Verbesserung der Besoldung der höheren Beamten faßte der Redner, indem er noch besonders hervorhob, daß das frühere Anfangsgehalt der Post- und Telegrapheninspektoren um 300 Mark heruntergesetzt worden sei, folgendes ins Auge: bei den Ober-Praktikanten und Inspektoren Wegfall der jetzigen untersten Gehaltsstufe von 2 100 Mark; bei den Ober-Inspektoren Gleichstellung im Gehalte mit den Direktoren derart, daß beide Klassen gleichmäßig bis zum Höchstgehalte von 6 000 Mark aufzurücken hätten. Den Vorstehern der Ämter von größerer Bedeutung würden daneben noch besondere Zulagen zu gewähren sein. Solange eine solche organische Reform nicht möglich sei, müsse für die Ober-Praktikanten den bestehenden Härten wenigstens vorläufig durch eine Zulage von 300 Mark abgeholfen werden.

Damit Gelegenheit gegeben sei, alle Besoldungsfragen genau zu beraten, ohne die Zeit des Hauses zu stark in Anspruch zu nehmen, empfehle es

sich, wenigstens einmal in jeder Legislaturperiode auch den Titel »Gehalt des Staatssekretärs« der Budgetkommission zu überweisen.

Der Staatssekretär entgegnete hierauf folgendes:

»Meine Herren, der Herr Vorredner hat zunächst erwähnt, daß einem Postassistenten Löffler das Halten von Vorträgen untersagt worden, und er hat angeführt, daß das nach Zeitungsnachrichten auf Veranlassung der Zentrumspartei geschehen sei. Ich muß hier erklären, daß die Zentrumspartei in keiner Weise an der Sache beteiligt ist.

(Hört! hört! in der Mitte.)

Der Fall hat sich nach den Akten in der Weise abgespielt, daß ein katholischer Pastor in Lützen sich an die Ober-Postdirektion in Leipzig gewandt und darüber Klage geführt hat, daß der jetzt in Leipzig angestellte Postassistent Löffler in Wort und Schrift die Einwohnerschaft in Lützen verhetze und daß es im Interesse des allgemeinen Friedens notwendig sei, ihm diese Verhetzung zu untersagen. Die Ober-Postdirektion hat die Sache geprüft. Inzwischen hat sich aber der Pastor, weil er zu lange auf Antwort warten mußte, an das Reichs-Postamt gewandt, die Verhältnisse in derselben Weise dargelegt und dabei erwähnt, das er von der Ober-Postdirektion noch keine Antwort erhalten habe. Das Reichs-Postamt hat infolgedessen Bericht eingefordert; nach diesem Berichte der Ober-Postdirektion lag die Sache so, daß der Beamte Löffler, ein Assistent im Alter von 26 oder 27 Jahren, durch Verteilung von Flugschriften viel Aufsehen gemacht, sich auch nicht darauf beschränkt hat, diese Schriften, die nach Form und Polemik viel Anstößiges und Provozierendes enthielten, den Evangelischen zugänglich zu machen; sie sind vielmehr auch katholischen Familien zugesandt worden. Es ist seitens des Pastors auch hervorgehoben worden, daß gerade in dieser Zusendung eine Herausforderung für die Katholiken liege.

Das Reichs-Postamt hat die Sache geprüft und der Ober-Postdirektion erklärt, daß es mit dem Antrage der Ober-Postdirektion, dem Postassistenten Löffler wegen dieser seiner agitatorischen Tätigkeit ernste Mißbilligung auszusprechen und die Fortsetzung solcher Tätigkeit zu untersagen, einverstanden sei.

Inzwischen hat sich ein Arzt, Dr. Offszanka in Lützen, von neuem an das Reichs-Postamt gewandt und ausgeführt, daß der Assistent Löffler, obgleich ihm diese agitatorische Tätigkeit untersagt worden sei, sie doch weiter ausübe und auch Vorträge halte. Das Reichs-Postamt hat diese Eingabe an die Ober-Postdirektion in Leipzig zum Bericht gegeben, und der Bericht ist demnächst hier eingegangen. Schon vorher hatte aber das dem Löffler vorgesetzte Postamt ihm auf Veranlassung der Ober-Postdirektion das Halten von Vorträgen untersagt und war dabei eigenmächtig so weit gegangen, den Beamten auf das Amt zu bestellen und ihm auf diese Weise die Abreise unmöglich zu machen. Sobald die Ober-Postdirektion von der letzten Maßnahme Kenntnis erhielt, hat sie sie aufgehoben, wie das nur natürlich war. Die Sache ist dann vom Reichs-Postamte dahin entschieden worden, daß die oberste Behörde mit dem Vorgehen der Ober-Postdirektion, dem Löffler die agitatorische Tätigkeit, wie er sie ausgeübt hat, zu untersagen, einverstanden sei, daß aber das weitere Vorgehen, ihm das Halten von Vorträgen zu verbieten, nicht gerechtfertigt sei, weil man annehmen müsse, daß er sich den Forderungen seiner Behörde unterwerfe und zu weiteren Klagen keinen Anlaß geben werde.

Ich möchte nun zunächst betonen, daß wir in dieser Beziehung, abweichend von dem Standpunkte, den der Herr Vorredner eingenommen hat, der Meinung sind, daß die Beamten keiner anderen Verwaltung in so enge Beziehung mit der Bevölkerung kommen wie die Post- und Telegraphenbeamten, daß sie vermöge ihres Amtes sehr tief in die persönlichen Verhältnisse eindringen und daß daher der größte Wert darauf gelegt werden muß, daß die Post- und Telegraphenbeamten das größte Vertrauen aller Kreise der Bevölkerung besitzen, daß mithin eine agitatorische Tätigkeit, die geeignet ist, die Bevölkerungsklassen gegeneinander aufzureizen, von den Post- und Telegraphenbeamten nicht ausgeübt werden darf. In dieser Beziehung ist in der Verfügung des Reichs-Postamts an die Ober-Postdirektion in Leipzig ausgeführt:

> Dem Postassistenten Löffler in Leipzig war mit diesseitiger Zustimmung die Mißbilligung der Ober-Postdirektion ausgesprochen worden, weil er sich in seiner auch an katholische Familien verteilten Flugschrift zur Förderung des Evangelischen Bundes von sachlichen Erörterungen entfernt und auch in der Form der Polemik die zulässigen Grenzen überschritten hatte. In der Besorgnis, Löffler werde sich in seinem für den 18. Februar angekündigten Vortrag ähnlicher Verfehlungen schuldig machen, hat die Kaiserliche Ober-Postdirektion ihm das Abhalten des Vortrags untersagt.
>
> Daß eine solche Besorgnis nahe lag, soll nicht verkannt werden. Immerhin fehlte es, nachdem Löffler die geeigneten Vorhaltungen gemacht worden waren und er erklärt hatte, daß er sich jeder unzulässigen Agitation enthalten wolle, an hinreichendem Anlaß, ihm Vorträge für die Zwecke des Evangelischen Bundes zu untersagen.
>
> Darin tritt das Reichs-Postamt der Kaiserlichen Ober-Postdirektion bei, daß die Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung, auf welchem politischen oder konfessionellen Standpunkte sie auch stehen mögen, in ihrem gesamten dienstlichen und außerdienstlichen Auftreten bestrebt sein sollen, sich das Vertrauen aller Volkskreise, auch der andersdenkenden, zu erwerben und zu erhalten.

Das, meine Herren, ist der Standpunkt, der von dem Reichs-Postamt in diesem Falle eingenommen worden ist, und ich glaube, daß er korrekt ist.

Der Herr Vorredner hat dann Wünsche ausgesprochen und Klagen mitgeteilt, in letzter Beziehung insbesondere die Klage aus einer rheinischen Stadt über die Schreibung des Namens des Empfängers unter einer Postquittung. Es ist ja selbstverständlich, daß die Post- und Telegraphenverwaltung nicht als Lehrmeisterin für Schönschrift u. dgl. auftritt und daß jeder Beamte zufrieden ist, wenn er die Sendungen, die ihm anvertraut sind und über deren Ablieferung er Quittung haben muß, los ist; denn damit hört seine Verantwortlichkeit auf. Aber mit seiner Verantwortlichkeit hängt auch eng zusammen, daß er die Unterschriften wenigstens ungefähr entziffern kann. Nun denke man sich einmal die Verhältnisse eines großen Postamts wie in Essen, bei dem Hunderte und Tausende von Sendungen aus- und eingehen, bei dem die Zahl der Beamten so groß ist, daß ein Wechsel in den Beamtenstellen usw. nicht zu vermeiden ist. Wenn nun neue Beamte in die Stellen eintreten, ist natürlich nicht zu verlangen, daß sie imstande sind, solche Unterschriften, wie sie im vorliegenden Falle geliefert sind, zu entziffern, — und es kann ihnen nicht verübelt werden, wenn sie sagen: ja, das kann kein Mensch für einen Namen ansehen. — Der Beschwerdeführer sagt, der Name wäre so ins Handelsregister eingetragen worden. Ja, da steht allerdings sein Name und auch sein Namens-

zug, aber der Namenszug kann undeutlich und undeutlicher und am undeutlichsten geschrieben sein;

(Heiterkeit)

in diesem Falle habe ich mir ein Exemplar verschrieben und werde es den Herren vorlegen. Der von mir gebrauchte Superlativ wird kaum ausreichen; denn Sie werden nichts sehen als eine Schlangenlinie, aus der Sie alles mögliche herauslesen können. Wir tragen zwar der verbreiteten Gewohnheit undeutlicher Namensschreibung Rechnung, müssen aber für den Beamten eintreten, wenn seine Forderungen in dieser Hinsicht wirklich berechtigt sind.

Der Herr Vorredner hat dann gemeint, es würde von den Ober-Postdirektionen ein gewisser Druck auf die Beamten ausgeübt, wenn sie Verbesserungsvorschläge usw. machten. Ich muß ihm darin entgegentreten. Es entspricht den Wünschen der Verwaltung und das wird von Mitgliedern des Reichs-Postamts bei ihren Dienstreisen oft betont, daß aus den Kreisen der Beamten solche Vorschläge gemacht werden. Ich komme auf kein Amt, wo ich nicht bei vorhandenem Anlasse sage: machen Sie mir Ihre Vorschläge! Es stehen uns ja auch Mittel zur Verfügung, gute Vorschläge zu honorieren, und wir haben wiederholt Belohnungen für solche Vorschläge bewilligt. Alle Vorschläge werden sorgfältig geprüft und auch bei unbrauchbaren wird fast immer eine Anerkennung für das von dem Beamten bekundete Interesse ausgesprochen.

Den Vorschlag des Herrn Vorredners, die Revisionen großer Ämter durch Mitglieder des Reichs-Postamts vornehmen zu lassen, halte ich nicht für annehmbar. Vor allem würde eine ganz bedeutende Vermehrung der Mitglieder des Reichs-Postamts notwendig sein, denn die Zahl der Postämter ist sehr bedeutend. Ich glaube auch nicht, daß die Herren Postdirektoren dann die Sache wesentlich anders betrachten würden. Denn jeder Revisionsbeamte ist ein unangenehmer Gast, gleichviel ob er Ober-Postinspektor, Geheimrat oder Staatssekretär heißt. Jedenfalls besteht die jetzige Einrichtung schon sehr lange, sie hat sich völlig eingelebt und recht gut bewährt. Man darf auch nicht vergessen, daß ein großer Teil der Ober-Postinspektoren nach einigen Jahren selbst in Direktorstellen einrückt.

Ferner hat der Herr Vorredner wieder die Frage der Postagenten angeschnitten. Es ist ja bekannt, daß wir den Postagenten Wohlwollen entgegenbringen; aber es darf doch nicht vergessen werden, daß es sich hier nicht um durchgebildete Fachbeamte, sondern um eine Nebenbeschäftigung handelt. Diejenigen Herren Abgeordneten, die auf dem Lande wohnen, wissen genau, daß die Postagentenstellen sehr gern genommen werden und daß auf dem Lande eine Vergütung bis 1000 Mark ihren großen Wert hat. Wenn einem Agenten einmal seine Stelle genommen werden soll, versucht er alles, um sich zu halten. Nun haben wir ja im Etat einen Fonds ausgebracht, aus dem denjenigen Agenten, die schon das Maximum der Vergütung haben, deren Tätigkeit aber eine immer größere geworden ist, noch Extravergütungen gewährt werden, und zwar bis zu 200 Mark.

Richtig ist allerdings, daß die Postagenten keine Pension bekommen, weil sie eben nur nebenamtlich beschäftigt sind. Dabei ist zu berücksichtigen, daß wir ja zu Postagenten auch Personen annehmen, die vielleicht 50 und 60 Jahre alt sind, die kränklich sind, die zum Teil den Dienst überhaupt nicht selbst machen, sondern ihn durch Angehörige verrichten lassen. Es ist eben eine reine Nebenbeschäftigung, eine Gelegenheit, nebenbei noch etwas Geld zu verdienen. Den Gedanken, den der Herr Vor-

redner aussprach, mit dem Reichsamte des Innern in Verbindung zu treten und bei Gründung von Pensionskassen für Privatbeamte auch auf die Versorgung der Agenten Bedacht zu nehmen, haben wir auch schon erwogen. Ich glaube, auch Herr Graf von Oriola hat den Gedanken einmal ausgesprochen. Eine besondere Versicherungskasse für die Agenten — darüber haben wir Berechnungen angestellt — würde aber so teuer werden, daß man von vornherein darauf verzichten würde. Ich befürchte, daß das auch bei der Beteiligung der Postagenten an ähnlichen Kassen für Privatbeamte der Fall sein würde; denn es kommt hier immer in Betracht, daß viele der Agenten schon ziemlich alt sind. Man muß es sich auch nicht so vorstellen, als ob für die Agenten gar nichts geschehe. Ich weiß nicht, ob den Herren bekannt ist, daß diejenigen Agenten, deren Privateinnahme nicht groß ist, der Invalidenversicherung unterliegen; also für diejenigen, die nur auf ihr Posteinkommen angewiesen sind, wird gewissermaßen durch die Invalidenversicherung etwas gesorgt.

Was der Herr Vorredner über den Wohnungsgeldzuschuß der Landesbeamten in Baden anführte, ist ja richtig. Dieser Wohnungsgeldzuschuß ist höher als der der Reichsbeamten. Bei diesem Vergleiche wird man aber immer die gesamten Einnahmen in Betracht ziehen müssen, und soviel mir bekannt ist und wie ich auch von meinem Kollegen aus Baden höre, ist das Gehalt der Beamten dort niedriger als im Reiche; die Unterbeamten stehen allerdings gleich oder vielleicht in Baden etwas günstiger in mancher Richtung, aber die Beamten erhalten dort weniger. Man muß also bei diesen Vergleichen immer Wohnungsgeldzuschuß und Gehalt zusammenrechnen.

Die weitere Frage, die der Herr Vorredner angeregt hat, wird ja noch der Prüfung unterliegen müssen. Ich möchte aber schon jetzt sagen, daß wir der Aufbesserung der Gehälter der Ober-Postpraktikanten sehr freundlich gegenüberstehen und seit längerer Zeit mit den anderen zuständigen Ressorts in Verbindung stehen, um eine Aufbesserung der Gehälter dieser Beamten zu erzielen, die durch die Verschlechterung der Beförderungsverhältnisse und durch die Einführung des Dienstaltersstufensystems zweifellos geschädigt oder schlechter weggekommen sind als ihre Stellenvorgänger. Man darf aber nicht vergessen, daß durch die Herabsetzung des Mindestgehalts der Inspektoren keine Schädigung der Beamten eingetreten ist; diese Herabsetzung ist eigentlich nur vorgenommen worden, um die Verschiedenheit in der Gehaltsstufenfolge der Ober-Postpraktikanten und der Inspektoren, der früheren Kassierer, zu beseitigen. Ein Nachteil ist durch die Herabsetzung des Minimums von 2400 auf 2100 Mark deshalb nicht eingetreten, weil sich die Beamten schon in einer höheren Gehaltsstufe befinden, wenn sie in der Inspektorklasse angestellt werden. Ich gebe aber ohne weiteres zu, daß es jedenfalls ein Schönheitsfehler gewesen ist, daß man den Minimalsatz von 2400 Mark beseitigt und durch 2100 Mark ersetzt hat.«

Hierauf nahm der Kommissar des Bundesrats, Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrat Neumann (Reichsschatzamt), das Wort zu folgenden Ausführungen:

»Meine Herren, es sind gestern und zum Teil auch heute aus der Mitte des hohen Hauses einige Punkte berührt worden, die über den Bereich der einzelnen Verwaltung, das ist der Post- und Telegraphenverwaltung, hinausgehen. Es kann aber die hier erforderliche Auskunft gern erteilt werden. Der eine Punkt betrifft das fünfjährige Diätariat und den Wunsch, daß außer einem solchen namentlich den Unterbeamten noch eine weitere Zeit angerechnet werden soll. Der Sachverhalt ist folgender. In allen Reichs-

verwaltungen wird bei der etatsmäßigen Anstellung das Besoldungsdienstalter erst von dem Tage an gerechnet, wo der Beamte in der betreffenden Kategorie etatsmäßig angestellt ist. Eine Ausnahme besteht für diejenigen Beamten, die vorher ein längeres Diätariat durchgemacht haben. Bei der ersten etatsmäßigen Anstellung solcher Beamten nämlich — das beschränkt sich aber auf die unteren und verschiedene mittlere Beamten — wird das Besoldungsdienstalter auf denjenigen Zeitpunkt vordatiert, wo die Betreffenden ein fünfjähriges Diätariat vollendet hatten. Der Grund dieser besonderen Ausnahmebewilligung ist der, daß es unerwünscht sein muß, einen Beamten, der zur etatsmäßigen Anstellung bereits reif ist, bloß deshalb, weil etatsmäßige Stellen nicht vorhanden sind, ungewöhnlich lange, insbesondere länger als 5 Jahre, auf etatsmäßige Anstellung warten zu lassen. Gewartet auf die Anstellung hat der Beteiligte aber doch erst seit dem Zeitpunkte, wo er zur Anstellung reif war und den Probe- und Vorbereitungsdienst zurückgelegt hatte; deswegen läßt sich dem Wunsche, der gestern von der linken Seite ausgesprochen worden ist, daß man auch diese Vorbereitungszeit anrechnen möchte, nicht entsprechen. Entscheidend kann nur der Zeitpunkt sein, in dem der Beamte zu der Verwaltung in ein festes Verhältnis getreten ist, wie es sich im Diätariat ausprägt. Es wird in keiner Verwaltung diejenige Zeit mitgerechnet, die lediglich eine Probe- oder Vorbereitungszeit darstellt, möge sie Supernumerariat oder Gehilfendienstzeit oder sonst wie heißen. Als Dienstzeit überhaupt, namentlich bei der Pensionsberechnung, gelten diese Vorbereitungsprobezeiten aber gerade so wie auch im höheren Beamtendienst die Zeit des praktischen Dienstes z. B. als Posteleve, Praktikant, Referendar oder Regierungsbauführer usw.

Der zweite Punkt betrifft die Ungleichheiten bei Anrechnung des Militärdienstes, und es wird meine Aufgabe sein, Ihnen zu zeigen, daß diese Ungleichheiten doch nicht ohne Grund bestehen, sondern auf sorgfältigen Erwägungen beruhen. Jeder Beamte, der schon im festen diätarischen Verhältnisse steht, wird, wenn er zum Militärdienste herangezogen werden soll, beurlaubt, gilt also weiter als Beamter. Dagegen werden die im Vorbereitungsdienste stehenden Beamten nicht so behandelt. Sie können sich aber denselben Vorzug sehr einfach dadurch verschaffen, daß sie bei der Ersatzkommission beantragen, so lange zurückgestellt zu werden, bis sie in das Diätarverhältnis kommen. Die Ersatzbehörden sind durch die deutsche Wehrordnung angewiesen, derartigen Anträgen, in denen nachgewiesen wird, daß der Betreffende in seinem Zivilberufe benachteiligt würde, nachzukommen. Nun kommen aber auch, soviel ich weiß, aus den Kreisen dieser im Vorbereitungsdienste befindlichen Leute weniger Beschwerden; hauptsächlich scheinen diejenigen sich zu beklagen über die ungleiche Anrechnung der Militärdienstzeit, die erst nach abgeleisteter Militärpflicht sich zur Postverwaltung wenden, die also schon Reservisten geworden sind, wenn sie den Entschluß fassen, in den Postdienst überzugehen. Diesen eine Berücksichtigung zuteil werden zu lassen, dazu liegt im allgemeinen wohl keine Veranlassung vor; sie haben eben vorher andere Berufe wahrgenommen, haben sich zu spät dem Postdienste zugewandt. Man kann auch gar nicht sagen, daß sie in Fortsetzung des Postdienstes durch den Militärdienst irgendwie gehindert sind; denn sie hatten doch den Postdienst noch gar nicht begonnen, überhaupt sich noch gar nicht dazu gemeldet.

Nun ist auch der Finanzverwaltung durchaus bekannt, daß immerhin in einzelnen Fällen Unbilligkeiten sich aus der strengen Durchführung dieser Grundsätze, also durch die an sich sehr rationelle Verschiedenheit in einzelnen Fällen ergeben, und wir sind dabei, im Vereine mit anderen Ver-

waltungen solche Fälle von Unbilligkeit durchzuberaten, und werden dann dem Reichstage seinerzeit die etwa zu machenden Vorschläge vorlegen, die darüber sich aussprechen würden, inwieweit es möglich ist, von den bestehenden strengen Normen abzuweichen. Ich habe aber das Hauptinteresse, heute dem Eindrucke vorzubeugen, als wenn die bestehende Ungleichheit etwa willkürlich wäre; das ist sie keineswegs. Genauer wird über die Anrechnung der Militärdienstzeit noch gesprochen werden müssen, wenn die in der Beziehung wohl noch bevorstehenden Resolutionen und Anträge hier zur Beratung kommen werden.«

Der Abgeordnete Lattmann bezeichnete den vor einiger Zeit gegen die Reichs-Postverwaltung erhobenen Vorwurf der Plusmacherei als unberechtigt und stellte fest, daß im Vergleiche zu anderen Ländern unsere deutsche Verwaltung am meisten den Verkehrsbedürfnissen entgegenkomme. Gleichwohl bleibe noch eine Reihe von Wünschen. Mit bezug auf die von der Budgetkommission vorgeschlagenen Resolutionen sprach der Abgeordnete sich für die portofreie Beförderung der Soldatenpakete bis 5 kg, für eine weitgehende Erleichterung der Fernsprecheinrichtungen und der Telegraphenbenutzung in den kleinen Ortschaften und im Interesse einer Verbilligung des Paket- und Postanweisungsverkehrs für Abschaffung des Bestellgeldes aus. Diesen Wünschen der Budgetkommission fügte er noch den weiteren hinzu, es möge bei den Gebühren für Ferngespräche zwischen den Sätzen von 50 Pf. und 1 Mark eine Zwischenstufe von 75 Pf. für Entfernungen von 100 bis zu 250 km eingeführt werden, so daß die Gebühr von 1 Mark nur für Entfernungen über 250 bis 500 km zur Anwendung komme.

Der Redner führte dann Beschwerde darüber, daß die Beförderung von Telegrammen nach den Städten Ungarisch-Weißkirchen, Hermannstadt, Kronstadt usw. in Pest verweigert worden sei mit der Begründung, die Orte seien dort nicht bekannt. Er bitte die Reichs-Postverwaltung, sich beschwerdeführend an die ungarische Verwaltung zu wenden oder dem Reichstag über das in der Sache bisher Geschehene Auskunft zu geben.

In den Verhältnissen der Postbeamten sei, so hob Redner hervor, im Laufe der Jahre ein gesunder Fortschritt eingetreten, was von vielen dieser Beamten auch gern und willig anerkannt werde. Eine Reihe von Beamten sehe indes mit Besorgnis dem steigenden Wettbewerbe der Frauenarbeit entgegen. Er bitte deshalb die Postverwaltung um Auskunft darüber, welche Erfahrungen sie im vergangenen Jahre mit der Frauenarbeit gemacht habe. Nach seiner Meinung seien diese Erfahrungen keine guten. Die darüber bekannt gewordenen Veröffentlichungen ließen erkennen, daß die Leistungsfähigkeit der weiblichen Personen im Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienste mit den Jahren verhältnismäßig schnell abnehme. Die jährliche Durchschnittszahl der auf eine Gehilfin entfallenden Krankheitstage habe in den Jahren zwischen 1899 und 1905 bei den nicht angestellten Gehilfinnen 7,2, 7,3, 7,6, 8,6 und 8,9, bei den etatsmäßig angestellten Gehilfinnen aber 18,2, 19,5, 23,1, 28,7 und 32,1 betragen. Die etatsmäßig angestellten Beamtinnen seien also viermal so viel krank als die nicht angestellten. Der Durchschnittszahl von 32 bei den weiblichen Beamten stehe als Durchschnittszahl der Krankentage bei den Männern nur 18,5 gegenüber. Wenn diese Zahlen richtig seien, dann sei die Mahnung zur Vorsicht in der Ausdehnung der Frauenarbeit wohl berechtigt.

Nachdem Redner die Bewilligung einer Nachtdienstentschädigung befürwortet und die Ausdehnung der Ostmarkenzulage auf die Postbeamten empfohlen hatte, ging er auf die von den höheren Postbeamten, insbesondere den Inspektoren und Ober-Praktikanten erstrebte Besserstellung, die er als

dringend notwendig bezeichnete, näher ein und brachte weiter einige Wünsche in betreff der Unterbeamten zur Sprache. Es solle das Anfangsgehalt der Unterbeamten erhöht werden, zumal die Postunterbeamten in Bayern und Württemberg ein höheres Gehalt bezögen. Für die Landbriefträger käme mit Rücksicht auf die größer gewordene Schwierigkeit und Verantwortlichkeit ihres Dienstes eine Änderung der Beförderungs- und Besoldungsverhältnisse in Betracht. Für berechtigt halte er den Wunsch, daß den Telegraphenarbeitern bei der Anstellung als Unterbeamte die siebenjährige Arbeiterdienstzeit angerechnet werde, besonders auch deshalb, weil diese Arbeiter in der ungünstigen Jahreszeit zeitweilig ohne weiteres als entbehrlich entlassen werden müßten.

Zum Schlusse führte Redner im Hinblick auf die im Postetat vorgesehenen zahlreichen Bauten eine Verfügung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 12. Januar 1906 an, worin die allgemeinen Bestimmungen über die Vergebung von Lieferungen und Leistungen neu geregelt werden, und bat die Reichs-Postverwaltung, für ihren Bereich ähnliche Bestimmungen zu erlassen. »Das sind«, so schloß der Redner, »eine Reihe von Rosen aus dem großen Bukett, die ich zu dem Etat der Postverwaltung vorlegen wollte«.

Der Unterstaatssekretär Sydow entgegnete:

»Meine Herren, aus dem Rosenstrauße, den uns der Herr Vorredner so freundlich war, zu überreichen, will ich mir nur erlauben, eine Blüte herauszuzupfen, die leider, wie Rosen pflegen, auch mit einigen Dornen versehen ist, nämlich die Telegrammbeförderung nach Ungarn.

Der Herr Vorredner hat richtig erwähnt, daß hier in Berlin von einer Postanstalt ein Telegramm zurückgewiesen worden ist, weil es den in Ungarn gelegenen Bestimmungsort in der hier zu Lande üblichen deutschen Bezeichnung »Hermannstadt« enthielt statt des magyarischen Namens Nagy-Szeben.

(Heiterkeit.)

Die Sache hängt folgendermaßen zusammen. Für den internationalen Telegraphenverkehr bestehen durch Vertrag festgelegte allgemeine Normen. Zu diesen Normen gehört auch die Festsetzung der Namen der vielen Tausende von Telegraphenanstalten, die über die ganze Erde verteilt sind. Für diese ist eine bestimmte Bezeichnung festgelegt, damit vermieden wird, daß die Telegramme mangels genauer Bezeichnung unterwegs herumirren. Das Verzeichnis dieser Orte für den internationalen Telegraphenverkehr ist ein mehrere Finger starker Quartband und wird von dem internationalen Bureau in Bern zusammengestellt. Aus diesem Verzeichnis ersehen die Annahmepostanstalten auch, ob der betreffende Ort überhaupt eine Telegraphenanstalt besitzt. Es liegt in der Natur der Dinge, daß jede Verwaltung die zu ihrem Bereiche gehörigen Orte anmeldet. Eine Einwirkung darauf, wie eine Verwaltung die zu ihrem Bereiche gehörigen Orte nennt, haben die anderen Verwaltungen natürlich nicht. Nun hat die Königlich Ungarische Telegraphenverwaltung vor einer Reihe von Jahren, ich glaube in Verbindung mit einem Spezialgesetze, welches damals in Ungarn erlassen worden ist, eine Reihe von früher üblichen und allgemein zugelassenen deutschen Bezeichnungen ungarischer Orte wie Preßburg, Kronstadt, Ödenburg, Hermannstadt und andere herausgestrichen und sie durch magyarische Bezeichnungen ersetzt. Infolgedessen erscheinen nun in dem Verzeichnisse, das nicht wir herstellen, sondern welches in Bern hergestellt wird, gedruckt nur noch die magyarischen Bezeichnungen. Wir hatten uns, da diese magyarischen Bezeichnungen zum großen Teile in Deutschland nicht bekannt

sind, mit der ungarischen Verwaltung ins Benehmen gesetzt, ob sie nicht daneben die früher üblichen und zugelassenen deutschen Bezeichnungen bestehen lassen wollte. Das ist aber unter Hinweis auf die interne ungarische Gesetzgebung abgelehnt worden. Unsere Beamten sind nun gewohnt, wenn sie Telegramme nach dem Ausland erhalten, nachzusehen, ob der Ort in dem Verzeichnisse steht, und hier fand der Beamte bloß ein Hermannstadt in einem anderen Lande, ich weiß nicht, in welchem, aber nicht Hermannstadt in Ungarn und wies deshalb das Telegramm zurück. Das entspricht dem praktischen Bedürfnis unserer Bevölkerung wirklich nicht. Anderseits sind wir aber der ungarischen Verwaltung gegenüber gebunden und sie kann verlangen, daß wir dorthin Telegramme nur mit magyarischen Namen abgeben. Um aber unserer Bevölkerung zu helfen, sind wir im Begriff, eine Zusammenstellung dieser Ortsnamen an unsere Anstalten zu verteilen, wonach unsere Postanstalten handschriftlich diese alten Namen in dem internationalen Verzeichnisse nachtragen können, so daß der Fall nicht wieder vorkommen kann, daß ein Telegramm, welches nicht den magyarischen Namen hat, zurückgewiesen wird. Wenn wir das Telegramm nachher nach Ungarn abtelegraphieren, müssen wir uns natürlich an die allgemeinen internationalen Bestimmungen binden und nach Ungarn kommt es dann mit der magyarischen Ortsbezeichnung. Dazu sind wir verpflichtet. Also dem Bedürfnisse wird damit genügt und der internationalen Verpflichtung wird damit nachgekommen.

Dann bin ich dem Herrn Vorredner sehr dankbar für das warme Interesse, das er für die Telegraphenbauarbeiter bekundet hat. Ich kann ihn versichern, daß wir das Interesse für diese Arbeiter ganz mit ihm teilen. Es sind neuerlich Bestimmungen im Werden, welche dahin wirken sollen, daß die Telegraphenbaukolonnen wenigstens in ihren Stämmen das ganze Jahr hindurch Beschäftigung finden. Es hat ja natürlich Schwierigkeiten, weil in den strengen Wintermonaten nicht auf der freien Strecke gearbeitet werden kann; aber unser Bestreben geht dahin, uns einen Stamm brauchbarer Arbeiter das ganze Jahr hindurch zu erhalten.«

Der nächste Redner, Abgeordneter Dr. v. Chlapowo Chlapowski führte, wie schon im Vorjahre, Klage über die Versetzung von Beamten polnischer Nationalität in rein deutsche Gegenden, über die Behandlung der Postsendungen mit polnisch geschriebenen Adressen und über den Betrieb bei den Übersetzungsstellen für solche Sendungen; im weiteren hob er hervor, daß eine für unzulässig erachtete Postkarte von der Post nicht dem Absender, einem Irrenanstalts-Aufseher, zurückgegeben, sondern seiner vorgesetzten Behörde ausgehändigt worden sei, was für den Mann den Verlust seiner Stelle zur Folge gehabt habe.

Der Abgeordnete Kern sprach der Reichs-Postverwaltung seine Anerkennung dafür aus, daß sie dauernd bestrebt ist, die Lage ihrer Beamten nach Kräften zu verbessern, und daß auf dem Gebiete des Fernsprechverkehrs namentlich auch hinsichtlich seiner Ausdehnung auf dem Lande große Fortschritte gemacht worden sind. Nur sei der Fernsprechverkehr auf dem Lande viel teurer als in der Stadt und es müsse im Sinne der von der Budgetkommission vorgeschlagenen Resolution auf eine gerechte Verteilung der Kosten zwischen Stadt und Land hingewirkt werden, selbstverständlich ohne daß damit eine Erhöhung der Kosten in der Stadt verbunden sei.

Eine ausgiebige Sonn- und Feiertagsruhe müsse nach Möglichkeit durchgeführt werden, aber immer nur so weit, daß die berechtigten Ansprüche des Publikums darunter nicht leiden. Die Aufhebung der Paketbestellung

an den Sonntagen sei zu begrüßen, auf den Postanweisungsverkehr dürfe die Beschränkung aber nicht ausgedehnt werden.

Nachdem der Redner noch die auf Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses und größere Ausdehnung des Erholungsurlaubs gerichteten Wünsche gestreift hatte, kam er auf die Notwendigkeit einer Gehaltsaufbesserung und einer Altersversorgung für die Postagenten zurück. Weiter regte er die Frage an, ob nicht die Reichs-Postverwaltung die Versicherung der von den fahrenden Landbriefträgern zu haltenden Pferde selbst übernehmen könne. Die Landbriefträger müßten jetzt 6 v. H. des Wertes als Versicherungsprämie zahlen, die Postverwaltung würde wahrscheinlich mit 1 v. H. auskommen.

Zu den Besoldungsverhältnissen der höheren Postbeamten übergehend, rühmte Redner die Objektivität, mit welcher in der von der Verwaltung hierüber vorgelegten Denkschrift die tatsächlich vorhandenen Härten klargelegt worden seien, und empfahl dann die von ihm und seinen politischen Freunden eingebrachte Resolution, die sich im wesentlichen mit den Punkten 3 und 4 der Resolution Patzig und Genossen decke. Die von den Ober-Postpraktikanten und den Postinspektoren gewünschten Gehaltserhöhungen würden eine verhältnismäßig nur geringe Summe erfordern. Er setze noch voraus, daß Hand in Hand mit einer derartig neuen Festsetzung auch das Besoldungsdienstalter neu geregelt, und zwar, daß es von dem Zeitpunkte des bestandenen höheren Verwaltungsexamens oder von einem anderen bestimmten Zeitpunkte — etwa ein oder zwei Jahre nach dem Examen — ab gerechnet werde.

Am dritten Verhandlungstage nahm zuerst der Abgeordnete Hug das Wort. Er griff zunächst wieder auf die Statistik über den Post- und Telegraphenverkehr im Jahre 1904 zurück, hob die hauptsächlichsten Zahlen daraus hervor und betonte, daß die Lösung der in diesen Zahlen erkennbaren Aufgabe große Anforderungen an die Leistungsfähigkeit, die Umsicht, Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit der Beamten gestellt habe. Der ruhige, sichere und prompte Geschäftsgang der Post beweise, daß die Beamten aller Kategorien ihren Pflichten vollständig nachgekommen seien.

Auf dem sachlichen Gebiete habe er wenig Klagen vernommen; zahlreicher seien die Wünsche auf dem persönlichen Gebiete. Um die Beförderungs- und Besoldungsverhältnisse der höheren Postbeamten zu verbessern, seien zwei Mittel vorgeschlagen worden, und zwar Vermehrung der Endstellen und Umgestaltung des Dienstaltersstufensystems. Wenn man auch die bereits erfolgte und die für 1906 weiter in Aussicht genommene Vermehrung der Endstellen anerkenne, so dürfe man doch, namentlich für die Vermehrung der Postämter I eine größere Beschleunigung wünschen. Dies gelte besonders für sein Heimatland Baden, das in dieser Beziehung hinter anderen Staaten zurückstehe. In Mecklenburg z. B. entfalle ein Postamt I auf 40000 Einwohner; danach müßte Baden 47 Postämter I haben, während es deren in Wirklichkeit nur 23 besitze.

Das Dienstaltersstufensystem habe den höheren Postbeamten gegenüber sehr nachteilig gewirkt. Er begrüße deshalb die auf eine Änderung hinzielende Resolution Kern und Genossen.

Bei den mittleren Beamten, namentlich bei den Assistenten herrsche Enttäuschung darüber, daß sie bei der Wohnungsgeldvorlage nicht auch berücksichtigt worden seien. Redner stellte den Wohnungsgeldzuschußsätzen für die Postassistenten die entsprechenden Beträge für die badischen Beamten gegenüber und wies darauf hin, daß die Wohnungsbedürfnisse nicht allein durch Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses, sondern auch durch den

Bau von Dienstwohnungen gedeckt werden könnten. In Singen habe der badische Staat in dieser Beziehung ausgiebig für die Beamten gesorgt; die Reichs-Postverwaltung solle beim Baue von Beamtenwohnungen diese Stadt ebenfalls berücksichtigen.

Der Redner bezeichnete ferner die Zivilpensionsgesetze, namentlich hinsichtlich der Witwenversorgung als verbesserungsbedürftig, kam auf die bereits von anderer Seite angeregte Erhöhung der Fahrt- und Überlagergebühren im Bahnpostdienste zurück, wobei er die Unzulänglichkeit dieser Gebühren an einem Beispiel aus dem Bereiche des Bahnpostamts Nr. 28 erläuterte, und empfahl noch die auf Erlangung einer pensionsfähigen Gehaltszulage gerichteten Wünsche von Ober-Postsekretären zur Berücksichtigung.

In bezug auf die Unterbeamten brachte der Redner folgendes zur Sprache. Die Wohnungsgeldvorlage berücksichtige zwar die Postunterbeamten; die erhöhten Bezüge seien aber immer noch erheblich niedriger als der Wohnungsgeldzuschuß der badischen Unterbeamten. Die Postunterbeamten in Baden hofften daher, bei einer Besserung der Reichsfinanzen die Gleichstellung mit den badischen Unterbeamten zu erreichen. Die Aufrückungsfrist vom Mindest- bis zum Meistgehalte sei für die Unterbeamten zu lang; sie könne mitunter 24, ja sogar 30 Jahre dauern.

Schließlich sprach der Redner sich mit Rücksicht auf die Steigerung der Lebensmittel- und Mietpreise für eine Erhöhung des Diensteinkommens der Telegraphengehilfinnen aus.

Der Abgeordnete Eickhoff erwähnte zunächst, daß noch nie so viele Zuschriften aus Beamtenkreisen an die Abgeordneten gelangt seien wie in diesem Jahre. Alle diese Zuschriften stimmten darin überein, daß bei der fortschreitenden Teuerung aller Lebensbedürfnisse, namentlich der Wohnungsmieten die Gehälter immer unzulänglicher würden. Danach könne man sich der Auffassung nicht länger verschließen, daß die Zeit einer allgemeinen Erhöhung der Besoldungen immer näher rücke. Der Beamte sei eben nur Konsument und fühle deshalb die erhöhten Preise am meisten. Der neue Etat bringe manche Verbesserungen, die man gewiß nicht unterschätzen dürfe, aber alle diese Verbesserungen würden die auch nach der Meinung der politischen Freunde des Redners zum großen Teile berechtigten Klagen nicht verstummen machen.

Die von der Reichs-Postverwaltung vorgelegte Denkschrift über die Anstellungs-, Beförderungs- und Besoldungsverhältnisse der Beamten und Unterbeamten beschäftige sich im wesentlichen mit den höheren Beamten und bedürfe deshalb einer Ergänzung in bezug auf die Verhältnisse der mittleren Beamten. Er habe deshalb eine Resolution eingebracht, um dem Wunsche nach dieser Ergänzung Ausdruck zu geben. Den von den Abgeordneten Kern und Patzig beantragten Resolutionen, betreffend Besoldungsverbesserungen für die höheren Beamten, stimme er mit seinen politischen Freunden ebenfalls zu. In bezug auf die Beförderungsverhältnisse dieser Beamten wolle er auf ein Vorgehen aufmerksam machen, das die preußische Forstverwaltung jüngst eingeschlagen habe. Die Laufbahn der Oberförster sei so schlecht wie möglich. Die Forstverwaltung habe daher 122 Stellen für Oberförster ohne Revier geschaffen, um zu ermöglichen, daß die Assessoren mit acht oder mehr Dienstjahren nicht länger auf die etatsmäßige Anstellung zu warten brauchten. Er frage an, ob bei der Reichs-Postverwaltung nicht ein ähnliches Verfahren eingeschlagen werden könne, etwa derart, daß versuchsweise bei jeder Ober-Postdirektion eine Postinspektorstelle in eine Direktorstelle umgewandelt werde. Die Inhaber

solcher Stellen könnten dann zur Vertretung von erkrankten oder beurlaubten Postdirektoren verwandt oder auch mit der Revision kleinerer Ämter beauftragt werden.

Der Redner bemängelte dann das bei der Besetzung der höheren Stellen geübte Verfahren; nach seiner Meinung sollten zu Ober-Postinspektoren nur solche Beamte befördert werden, die bereits eine Direktorstelle bekleidet hätten, und anderseits sollte den Direktoren nicht jedes weitere Aufrücken in höhere Stellen verschlossen sein, wie es jetzt der Fall sei. Die Revision größerer Postämter dürfe nur durch Posträte erfolgen.

Eine Besoldungsreform für die mittleren Beamten scheine in der Richtung erstrebenswert, daß eine einheitliche Gehaltsskala für sämtliche mittleren Beamten geschaffen werde, was um so leichter sei, als ohnehin in absehbarer Zeit die Klassen der Assistenten und Sekretäre in eine einzige Klasse aufgehen würden.

Der Redner berührte dann noch die Klagen über die verschiedene Behandlung der gehobenen Unterbeamtenstellen, rühmte, daß in Berlin das Höchstleistungsmaß der Unterbeamten von 69 auf 63 Stunden herabgesetzt worden sei, und sprach den Wunsch aus, daß diese Maßregel auf alle Ober-Postdirektionsbezirke ausgedehnt werde. Die bisher im Herbste eines jeden Jahres an bedürftige Beamte und Unterbeamte gewährten außerordentlichen Unterstützungen zur Anschaffung von Heizbedürfnissen seien im letzten Herbste ausgeblieben und, wie man erzähle, überhaupt ganz abgeschafft worden. Die gänzliche Beseitigung dieser Unterstützungen würde nicht verständlich sein.

Mit der für die Unterbeamten vorgesehenen Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses sei keine endgültige Regelung geschaffen. Auch für die mittleren und nicht minder für einen Teil der höheren Beamten stehe der jetzige Wohnungsgeldzuschuß in keinem Verhältnisse mehr zu den erhöhten Mietpreisen.

Der Abgeordnete v. Gersdorff bedauerte, daß der Etat keinen Posten enthalte, der die mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten der Reichs-Postverwaltung in den Genuß der Ostmarkenzulage setze. Die Verwaltung hätte sich durch die ablehnende Haltung des Reichstags von der nochmaligen Einbringung der Forderung nicht abschrecken lassen dürfen, sondern hätte berücksichtigen sollen, daß steter Tropfen den Stein höhlt. Die Verhältnisse in der Provinz Posen und überhaupt im Osten seien für die Postbeamten nicht günstiger als in anderen Landesteilen, sondern schlechter und teurer.

Der Redner wandte sich dann gegen die Behauptung des Abgeordneten v. Chlapowski, daß die Post in ihrem ganzen Betriebe die Polen systematisch drangsaliere und schikaniere. Die Versetzung von Beamten polnischer Nationalität in deutsche Gegenden sei vollständig berechtigt und für die Beamten auch von Vorteil. Der Änderung polnischer Orts- und Familiennamen stehe die Postverwaltung fern. Die Einrichtung der Übersetzungsstellen bedauere auch er, denn durch sie würden die polnischen Adressen gewissermaßen erst sanktioniert und legalisiert. Dem Abgeordneten v. Chlapowski aber gebe er zu bedenken, daß die Übersetzungsstellen eingerichtet worden seien, als eine Flut von unleserlichen polnischen Adressen die Post belästigte.

Der Abgeordnete Schweickhardt ging auf die Resolution ein, betreffend die Portofreiheit für Pakete, die von Soldaten abgesandt werden. Für unsere Soldaten sei ein lebhaftes Bedürfnis vorhanden, Pakete in die Heimat zu senden. Wenn die Reichs-Postverwaltung sich gegenüber dem

Wunsche, diese Pakete portofrei zu befördern, bisher ablehnend verhalten habe, so liege der Grund dafür anscheinend weniger in der Furcht vor Mißbräuchen als vielmehr in der Sorge, daß ein Einnahmeausfall eintreten könne. Der Einnahmeausfall werde aber voraussichtlich nur gering sein und könne bei den günstigen Ergebnissen der Postverwaltung im Etat keine große Rolle spielen.

Der Abgeordnete Duffner bemängelte, daß die bei Übernahme der Post durch das Reich zwischen dem Reiche und Baden abgeschlossenen Verträge von 1871 nicht ihrem Sinne entsprechend gehandhabt würden. Bei der Besetzung der höheren Stellen in Baden sei auf die badischen Landeskinder nicht die Rücksicht genommen worden, die ihnen nach jenen Verträgen gebühre; so seien in Baden z. B. von 10 Postratstellen 8 und von 10 Ober-Postinspektorstellen 7 mit Nichtbadenern besetzt. Postämter I habe die Verwaltung nur sehr spärlich neu geschaffen. Während im außerbadischen Teile des Reichs-Postgebiets in den Jahren 1872 bis 1905 die Vermehrung der Postämter I 39½ v. H. betragen habe, sei im gleichen Zeitraume die Zahl der Postämter I in Baden nur um 10½ v. H. gestiegen.

Die Verträge von 1871 glaube er so auslegen zu dürfen, daß hinsichtlich des Dienstalters die badischen höheren Postbeamten untereinander zu rangieren hätten und nicht mit der großen Gesamtheit der übrigen Reichs-Postbeamten, also in der Weise, daß, wenn der Badener in der Reihe seiner badischen Kollegen Anspruch auf eine frei werdende Stelle habe, sie dann auch dem Badener übertragen werden müsse.

Weiter werde darüber geklagt, daß, während in Norddeutschland die Postdirektoren im allgemeinen zu Posträten aufrückten, in Baden die Stelle eines Postdirektors eine Art toten Punkt bedeute, von dem aus eine Postratstelle zu erreichen ein seltenes Glück sei. Diese Art von Kaltstellung der höheren badischen Beamten habe in den betreffenden Kreisen eine gewisse Mißstimmung hervorgerufen. Er könne nicht annehmen, halte es auch für ausgeschlossen, daß der einzige Grund, der ein derartiges Stillegen rechtfertigen würde, d. h. mangelnde Qualifikation, im allgemeinen vorhanden sei.

Die Verhältnisse in bezug auf die Anstellung der mittleren Beamten, die durch die Landesregierung erfolge, seien im Laufe der Zeit besser geworden. Doch wolle er auch hier einen Wunsch zur Sprache bringen. Im Falle einer Versetzung in den Ruhestand werde bei Feststellung des Dienstalters nur die nach vollendetem 20. Lebensjahr abgeleistete Dienstzeit in Anrechnung gebracht. Die größere Zahl der Postbeamten werde wohl vor dem 20. Lebensjahr in den Postdienst eingetreten sein und diese Beamten verlören die zuerst zurückgelegten Dienstjahre. Aus Ersparnisrücksichten möge das zu begründen sein, aber aus Billigkeitsrücksichten müsse man sich dagegen aussprechen; denn es sei nicht einzusehen, warum diese ein, zwei oder drei ersten Jahre weniger als Dienst angesehen werden sollen als die spätere Dienstzeit.

Die Frage der Anrechnung des Militärdienstes auf die Postdienstzeit werde zweckmäßig beim Militärpensionsgesetze zu regeln sein. Bei einer anderweitigen Regelung des Wohnungsgeldzuschusses und der Ortsklasseneinteilung müsse darauf Rücksicht genommen werden, daß besonders auch in Baden in den kleinen wie in den mittleren Städten die Lebenshaltung sich durch das Steigen der Lebensmittel- und Wohnungspreise außerordentlich verteuert habe.

Der Redner trat dann noch für die Schwarzwälder Postillione ein, die einen außerordentlich schweren Dienst ohne die nötige Ruhezeit hätten; kaum einen Sonntag hätten sie frei, geschweige denn einen Wochentag.

In bezug auf die Materialbeschaffung seitens der Post kam Redner nochmals auf den Vertrag mit Baden vom 6. Juli 1871 zurück. Die Bestimmung dieses Vertrags, wonach die Reichs-Postverwaltung die Materiallieferungen für den Postdienst tunlichst an badische Staatsangehörige zu vergeben habe, werde nicht gehörig beachtet. Er verlas eine Liste von Bedarfsgegenständen, welche die Ober-Postdirektion in Karlsruhe aus nichtbadischen Orten bezogen habe, und wies darauf hin, daß auch in Baden eine hochentwickelte Industrie bestehe, die sich mit ihren Erzeugnissen neben den norddeutschen Fabriken durchaus sehen lassen könne. Er bitte dringend darum, daß diese einheimische Industrie mehr berücksichtigt werde.

Der Staatssekretär entgegnete:

»Meine Herren, der Herr Vorredner hat nach zwei Richtungen der Reichs-Postverwaltung Vorwürfe gemacht, als ob sie die Interessen des badischen Landes nicht in der gehörigen Weise wahre. Ich muß gegen diesen Vorwurf Einspruch erheben. Was zunächst die Personalverhältnisse anbetrifft, so ist bei der Auswahl des oberen Personals niemals die Landsmannschaft, sondern die Qualifikation entscheidend gewesen. Wenn der Herr Vorredner auf die Vergangenheit zurückgeht, dann wird er wahrnehmen, daß lange Zeit nicht nur beide Ober-Postdirektionen in Baden, sondern auch noch eine dritte Ober-Postdirektionsstelle auf preußischem Gebiete, nämlich in Coblenz, von Badenern, letzte von dem Ober-Postdirektor Schwerd, besetzt waren. Wenn gegenwärtig weniger hohe Beamte aus Baden zur Verfügung stehen, so ist das nicht zu verwundern, sondern lediglich eine Folge der Verhältnisse; denn die Herren wollen nicht vergessen, daß in den ersten Jahren nach der Übernahme der badischen Postverwaltung sehr wenige Beamte aus dieser das zweite Examen abgelegt haben. Nach den Notizen, die mir vorliegen, hat im Jahre 1882 der erste Badener, der jetzige Ober-Postdirektor in Konstanz, die Prüfung abgelegt und im Jahre 1884 der zweite Badener, das ist der Geheimrat Oster, der dem Reichs-Postamt angehört. Also das wollen die Herren immer gütigst in Betracht ziehen. Es wäre ja sehr traurig, meine Herren, wenn wir uns darum kümmerten, welchem Teile des Deutschen Reichs und welcher Religion der betreffende Beamte angehört. Glauben Sie denn, das würde möglich sein, ohne daß wir von allen Seiten angeklagt würden? Nein, einen so engherzigen Standpunkt nehmen wir nicht ein.

Dann ist angeführt worden, in Baden würden weniger Verkehrsämter I. Klasse eingerichtet als im übrigen Reichs-Post- und Telegraphengebiet, und es sind da auch Zahlen genannt worden. Ich muß auch nach dieser Richtung hin sagen, daß mit voller Gerechtigkeit vorgegangen wird und daß die Schaffung von Post- und Telegraphenämtern nur nach dem Bedürfnis erfolgt. Es ist aber hier zu berücksichtigen, ob in einem Lande viele große Städte sind, in denen starkes Verkehrsleben pulsiert, oder ob, wie im badischen Lande, viele Plätze sind, die einen mittleren Umfang haben. Im badischen Lande sind deshalb verhältnismäßig mehr Postämter II. und III. Klasse als in anderen Teilen des Deutschen Reichs. Die Vermehrung der Post- und Telegraphenämter I. Klasse hat in Baden 40 Prozent — nicht 10,5 Prozent — betragen und im übrigen Reichs-Post- und Telegraphengebiete 42,9 Prozent. Also wegen dieses geringfügigen Unterschieds können Sie uns doch unmöglich Vorwürfe machen. Ich möchte wirklich bitten, daß die Herren den Eindruck mit nach Hause nehmen, daß wir streng nach der Gerechtigkeit verfahren, lediglich geleitet von der notwendigen Rücksicht auf das wirkliche Verkehrs- und Dienstbedürfnis.

Die beste Unterstützung finden wir darin, daß, wie der Herr Vorredner

ja auch angeführt hat, der Vertreter der Großherzoglich Badischen Regierung, Herr Minister v. Marschall, im badischen Landtag auf gleichartige Angriffe erklärt hat, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vollständig loyal verfahre. Nun, meine Herren, wenn der Herr Vertreter von Baden das sagt, wie können Sie uns dann hier angreifen und uns vorwerfen, wir verführen lediglich nach Gutdünken! Das ist doch nicht der Fall!

Dann hat der Herr Vorredner angeführt, wir erfüllten die Konvention insofern nicht, als wir die in Baden erforderlichen Materialien und Gegenstände zum großen Teile von außerhalb bezögen. Nun ist es ja ganz selbstverständlich, daß wir bei unserem großen Betriebe Wert darauf legen und darauf legen müssen, gewisse Gegenstände einheitlich zu haben. Das trifft z. B. zu bei den Briefkasten und bei den Briefbeuteln zur Verpackung von Postsendungen. Diese Beutel werden im Riesengebirge angefertigt und jeder Postbeamte sieht gleich an der Form und an der Fabrikmarke, ob das ein richtiger Postbeutel und kein untergeschobener ist. Die Briefkasten werden aus Isselburg und Neusalz nach bestimmten Mustern bezogen. Im übrigen legt die Reichs-Postverwaltung stets Wert darauf, alles tunlichst im Orte zu beziehen, und ich persönlich stehe auf dem Standpunkte, daß es immer das beste Verhältnis gibt, wenn auch die Beamten an dem Orte, an dem sie leben, ihre Bedürfnisse beziehen. Diesen Grundsatz befolgen wir auch bei allen unseren Bauten und bei dem Bezuge der Materialien. Nach einem mir vorliegenden Berichte der Ober-Postdirektion in Karlsruhe ist an der Angabe über den großen Bedarf an Seife, die wir aus Hemelingen bezogen haben sollen, nur wahr, daß das Telegraphenamt Karlsruhe mit 15 kg Seife aus Hemelingen einen Versuch gemacht hat, um festzustellen, ob diese Seife sich besser eignet, bei den Telegraphenarbeitern Bleivergiftungen zu verhindern. Im übrigen ist für diese Zwecke allgemein die Verwendung von Seife angeordnet, die von einem Fabrikanten in Freiburg im Breisgau geliefert wird. Gewöhnliche Waschseife und Seife zum Scheuern wird am Orte selbst gekauft. Ich sehe nun wirklich nicht ein, wie Sie uns einen Vorwurf daraus machen können, daß wir diese 15 kg Seife

(große Heiterkeit)

aus Hemelingen bezogen haben, um zu sehen, ob diese Seife besser ist und das Personal besser vor Vergiftung schützt.

Die Briefträgertaschen und Rucksäcke für Landbriefträger werden zwar aus Offenbach und Berlin, also aus fremden Quellen bezogen; die Lieferung erfolgt auf Grund allgemeinen Vertrags. Dagegen werden die aus leichtem Stoffe hergestellten Ergänzungstaschen für Briefträger und die in einzelnen Ämtern eingeführten Handtaschen für Briefträger sämtlich in Bretten und Karlsruhe gekauft.

Nun aber möchte ich Ihnen einmal die andere Seite der Medaille vorführen. Nach den Ausführungen des Herrn Vorredners sieht es so aus, als ob wir Baden benachteiligten. Ich habe schon angeführt, daß das nicht zutrifft, und der Herr Vorredner wird sich auch überzeugen, daß seine Angaben nicht zutreffen.

Nun aber »Was der Herr Major mir schuldig ist!« Nach nichtbadischen Bezirken werden aus Baden geliefert:

1. Telegraphen- und Fernsprechkabel von den Süddeutschen Kabelwerken in Mannheim-Neckarau; der Gesamtabsatz bezifferte sich im Jahre 1901 auf 137 357 Mark, ist aber auf 460 470 Mark für 1904 und auf 705 000 Mark im laufenden Rechnungsjahre gestiegen;

2. Telegraphenstangen von Gernsbach (Murgtal) 1903 für 53 218 Mark, 1904 für 44 912 Mark, 1905 für 44 982 Mark;
3. Morserollen von Weisenbachfabrik für jährlich 34 000 bis 35 000 Mark;
4. Kabelüberführungskasten von W. Axt in Mannheim für 4860 Mark im Jahre 1905;
5. Fernsprechapparate für ein Selbstanschlußamt von den Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken in Karlsruhe für 104 594 Mark im Jahre 1905;
6. Emaillierte Schilder aller Art von St. Georgen (Schwarzwald);
7. Stühle und Hocker von Weinheim;
8. Sicherheitsgurte von J. Pleher in Bretten;
9. Nähmaschinen von Junker und Ruh in Karlsruhe;
10. Tonröhren zum Baue von Kabelkanälen für 41 850 Mark im Jahre 1904.

Dann Wachsdraht von C. Schacherer in Mannheim, Eisenkonstruktionen von Andreas König in Mannheim und so fort.

Ich kann Ihnen das nicht alles anführen. Die Herren werden aber doch zu der Überzeugung kommen, daß diejenigen, die ihnen die betreffenden Mitteilungen gemacht haben, ein bißchen leichtsinnig vorgegangen sind, daß sie nur den einen Punkt im Auge gehabt und für sich frisiert, um das andere sich aber nicht gekümmert haben.

Ich möchte nun gleich die Gelegenheit benutzen, um dem Herrn Abgeordneten Hug, der auch über die badischen Verhältnisse gesprochen hat, mitzuteilen, daß seine Angaben, betreffend die Nützlichkeit des Baues von Häusern für Unterbeamte, ganz zutreffend sind. Gerade in dem Orte Singen, den er anführte, liegt ein Bedürfnis vor, und es wird ihn wahrscheinlich freuen, zu hören, daß für dieses Jahr bereits der Bau eines Vierfamilienhauses in Singen und auch eines solchen Hauses in Radolfszell beabsichtigt wird. Die Bauten werden in diesem Jahre ausgeführt.

Ich möchte dann weiterhin anführen, daß er auch darin recht hat, daß für das Fahrpersonal des Bahnpostamts 28 die gewöhnliche Vergütung an Fahrt- und Überlagergebühren nicht ganz ausreichend bemessen war, und daß im Laufe des Jahres 1905 eine Verbesserung dadurch eingetreten ist, daß zu den normalmäßigen Gebühren Zuschüsse im Jahresbetrage von 2400 Mark bewilligt worden sind.

Wenn dann der Herr Abgeordnete Hug aber anführt, daß das Reich immer nachfolgen müßte, wenn ein Einzelstaat die Gehälter des Personals ändert, so kann ich ihm da doch nicht recht geben. Er als Badener ist in der glücklichen Lage, anzuführen, daß in Baden die Beamten, welche nicht Reichsbeamte sind, was den Wohnungsgeldzuschuß betrifft, etwas besser stehen. Ich habe mir bereits vorgestern gestattet, anzuführen, daß man doch immer Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß zusammenrechnen muß; denn wie die Verhältnisse jetzt sich gestaltet haben, kann man von dem Wohnungsgeldzuschusse nicht allein sprechen. Da sind, was die Assistenten anbetrifft, die Verhältnisse in Baden nicht günstiger als im Reiche. Aber selbst wenn das der Fall wäre, so stehen in anderen Teilen des Reichs jedenfalls die Beamten großenteils ungünstiger als die Reichsbeamten. Wenn man den Grundsatz aufstellt, das Reich müsse immer nachfolgen, so müßte es auch einmal nach unten nachfolgen und das würde sehr schlimm werden. Wir haben im Reiche im allgemeinen als Norm angenommen, daß das Gehalt für die Reichsbeamten sich etwas nach den Verhältnissen in dem größten Staate, nach Preußen, zu richten hat. Ich glaube, daß das Reichs-Postpersonal nach

dieser Richtung hin nicht schlechter daran ist. Die Verbesserung der Einnahmen des Personals ist ja selbstverständlich eine Frage, die den Chef der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung am meisten interessiert, und er kann sich ja darüber nur freuen, wenn auch aus diesem hohen Hause immer die guten Wünsche für die Verbesserung ausgesprochen werden. Nur möchte ich eines doch empfehlen, daß die Herren in ihrem Wohlwollen auch ein bißchen den Geldbeutel in Betracht ziehen. Solche Resolutionen sind sehr leicht gefaßt und, hübsch gedruckt, hier vorgelegt; aber wie stellt sich die Sache, wenn man einmal den Bleistift nimmt und die Wirkung berechnet? Der Herr Abgeordnete Eickhoff hat in der ihm eigenen freundlichen Weise gesagt, es müßte alles geschehen, was von der linken Seite in den Drucksachen 271 bis 276 beantragt sei. Ich habe mir einmal die Sache berechnen lassen und gefunden, daß die Resolutionen, die so ganz harmlos aussehen, 32 Millionen kosten würden. Wenn ich nun dazu rechne, was von anderer Seite noch gewünscht wird, ein Stundenmaß festzusetzen allgemein für das ganze Reich, für die Beamten von 48 Stunden, bei leichtem Dienste von 54 Stunden, für die Unterbeamten von 54 und 60 Stunden, so würde das allein wieder 31 Millionen kosten. Also zwei solche Wünsche machen 63 Millionen aus.

(Heiterkeit.)

Dazu kommt noch die Beamtenvermehrung, die in jedem Jahre eintritt und notwendigerweise eintreten muß und die gewöhnlich den größten Teil der Mehreinnahmen aus der Verkehrssteigerung in Anspruch nimmt, also ungefähr 20 Millionen. Da bleibt sehr wenig übrig! Wenn die Herren das wollen, so möchte ich bitten: nehmen Sie darauf gleich bei Bemessung der Einnahmen des Reichs gütigst Rücksicht!

(Heiterkeit.)

Weiterhin wurde gestern — ich glaube, von dem Herrn Abgeordneten Lattmann — die Frage an die Verwaltung gerichtet, wie sich die Beschäftigung der Frauen im letzten Jahre bewährt habe. Ich möchte mich dahin ausdrücken: was den Postdienst, insbesondere den Bahnhofs- und Nachtdienst anlangt, so ist man auch in diesem Jahre zu der Überzeugung gekommen, daß weibliche Beamte für diesen Dienst nicht geeignet sind, da sie den Anstrengungen nicht gewachsen sind. Dagegen eignen sie sich für den Telephondienst vermöge ihrer höheren Stimmlage und ihrer im ganzen ruhigeren Auffassung bei leichten Differenzen

(Heiterkeit)

vielleicht besser. Aber auch nach dieser Richtung hin haben wir doch die Erfahrung gemacht, daß das weibliche Geschlecht lange Dienstschichten hintereinander nicht aushalten kann, so daß es notwendig ist, kurze Dienstschichten, also mehrmalige Beschäftigung am Tage eintreten zu lassen, um die nötige Elastizität bei Wahrnehmung des Dienstes zu erzielen. Ferner hat es sich als wünschenswert herausgestellt, auch ein bißchen Abwechselung in die Beschäftigung zu bringen, und zwar dadurch, daß man die Frauen nicht bloß im Telephondienste, sondern auch im Telegraphendienste beschäftigt. Das ist das Resultat der Erfahrungen aus dem letzten Jahre. Ich glaube, der Herr Vorredner hat die Frage wegen des letzten Jahres an uns gerichtet, weil über die vorhergehende Zeit bereits in der Kommission seinerzeit Auskunft gegeben und auch gedruckt worden ist.

Was dann die Aufbesserung der Gehälter betrifft, für die der Herr Abgeordnete Eickhoff eintrat, so habe ich ja schon gestern erklärt, daß ich einer Aufbesserung der Gehälter der Ober-Praktikanten freundlich gegenüberstehe und mit Nachdruck danach strebe, das zu erreichen.

Über die Unterstützungen haben wir uns hier schon vielfach unterhalten. Es war ja gerade im vorigen Jahre, daß ich das hohe Haus bat, in eine andere Verteilung der Unterstützungsmittel zu willigen, und zwar dahin, daß entgegen dem früheren Verfahren, wonach für Vergütungen aus Anlaß besonderer Leistungen und für Unterstützungen die gleichen Beträge in den Etat eingesetzt wurden, der Titel »Unterstützungen« vergrößert würde, um dadurch bei wirklicher Not und wirklichem Bedürfnisse mehr Mittel zur Verfügung zu haben. Nun ist es vollständig richtig, daß die Auszahlung von Unterstützungen ohne Gesuche usw., die früher bei einzelnen Ober-Postdirektionen stattfand, gewöhnlich im November, wenn es sich um die Beschaffung von Heizmaterial handelt, aufgehoben worden ist, und zwar nachdem hier in einer Konferenz mit sämtlichen Herren Ober-Postdirektoren festgestellt worden war, daß solche Verteilung zu bestimmten Zeiträumen gewöhnlich Anlaß gibt zu Klagen über nicht richtige Verteilung. Ich möchte Sie alle in die Kommission hineinsetzen zur Verteilung solcher Mittel. Sie mögen von den besten Absichten beseelt sein, Sie würden auch die Erfahrung machen, daß, wenn Sie den Schaden besehen, Sie wohl alles verteilt haben, aber daß jeder, der nichts bekommen hat, schreit: Warum hat jener etwas bekommen?

(Sehr richtig!)

Mit diesem Faktor müssen wir doch rechnen. Wenn wir nicht so viel Geld geben, daß jeder etwas bekommt — dann ist es aber nicht eine Unterstützung, sondern eine Zulage —, dann werden wir stets in die üble Lage kommen, daß jemand sagt: Ich habe nichts bekommen, warum haben andere etwas bekommen? Das ist ungerecht! Wir geben uns die erdenklichste Mühe und ich kann die Herren Kollegen in der Provinz nur dafür loben, daß sie unparteiisch vorgehen; aber volle Anerkennung werden sie nicht erlangen und das kann hierbei niemand erlangen.

Was sonst die Wünsche anlangt, die einzelne Abgeordnete und auch der Herr Abgeordnete Eickhoff geäußert haben über Avancementsverhältnisse usw. und die Auswahl des Personals, so glaube ich, meine Herren, solange der Post- und Telegraphendienst noch so funktioniert und so wahrgenommen wird, daß das Publikum zufrieden ist, muß man doch der Verwaltung das Zeugnis ausstellen, daß sie nicht gerade die ungeeignetsten Kräfte an die betreffende Stelle setzt, und damit, glaube ich, sollte auch das hohe Haus zufrieden sein. Denn das können Sie doch unmöglich verlangen, daß Sie mir nun vorschreiben, wem ich dieses oder jenes Postamt geben soll, oder wen ich zum Postrat ernennen soll. Das geht doch nicht an!

(Heiterkeit.)

Und wenn ich Sie fragen wollte: Halten Sie diesen oder jenen für geeignet, — so müssen Sie doch antworten: Ich weiß es nicht.

(Heiterkeit.)

Soll ich etwa das gesamte Beamtenpersonal zusammenrufen und fragen: Ist der oder jener geeignet? Da finden sich so und so viel verschiedene Meinungen, und dann würde es vielleicht dahin kommen, daß sie keinen Generalpostmeister mehr bekommen, überhaupt niemanden mehr für die höheren Stellen, sondern jeder will sie für sich selbst haben.

(Heiterkeit.)

Ich glaube, das müssen sie doch der Verwaltung überlassen, und solange sie noch einigermaßen funktioniert, müssen sie sich damit bescheiden, daß sie die geeignetsten auswählt.«

Der nächste Redner, Abgeordneter Zubeil, kam auf die im vorigen Jahre gegen zwei Berliner Postvertrauensärzte erhobenen Anschuldigungen

zurück und brachte einen Fall zur Sprache, in welchem ein Ober-Postschaffner in Berlin von der vorgesetzten Behörde ungerechtfertigt beschuldigt und bei einer dadurch hervorgerufenen Erkrankung ohne ärztliche Hilfe gelassen worden sei. Weiter hätten die Postunterbeamten in Berlin darüber Klage geführt, daß zu Weihnachten und Neujahr bei keinem Postamte Hilfskräfte eingestellt worden seien, so daß einzelne Unterbeamte 69 bis 75 Dienststunden zu leisten gehabt hätten, ohne dafür eine Entschädigung zu erhalten. Aus Barmen habe er Mitteilung erhalten, daß dort vom größten Teile der Beamten und Unterbeamten zu Neujahr bis zu 40 Überstunden hätten geleistet werden müssen. Den Beamten sei eine Gratifikation gegeben worden, den Unterbeamten aber nicht.

Der Redner trat dann von neuem dafür ein, daß den Postillionen in Berlin Regenmäntel geliefert werden; Filzschuhe hätten sie in diesem Jahre erhalten, für Regenmäntel oder Pelze sei aber nicht das geringste geschehen. Dabei hätten die Postillione sehr langen und anstrengenden Dienst.

Hierauf nahm der Abgeordnete Kaempf das Wort. Er hielt es, nachdem bisher fast ausschließlich von Personalien die Rede gewesen sei, an der Zeit, auf den Postverkehr, der doch auch seine große Bedeutung habe, einen kurzen Blick zu werfen. Da biete sich allerdings ein nicht gerade günstiges Bild; es sei eine bedauerliche Tatsache, daß auf der Suche nach neuen Finanzquellen für das Reich und nach neuen Steuern sowohl von seiten der verbündeten Regierungen wie aus der Mitte des Reichtags Projekte gezeitigt worden seien, die in direktem Widerspruche ständen mit dem Grundsatze, daß man den Verkehr verbilligen solle, um ihn zu heben und neuen Verkehr zu schaffen. Redner erwähnte die geplante Eisenbahntarifreform in Preußen, die auf eine Erhöhung der Tarife hinauszulaufen scheine, ferner die von den verbündeten Regierungen in Aussicht genommene Stempelgebühr auf die Eisenbahnfahrkarten, sowie die aus der Mitte des Hauses beantragte kilometrische Erhöhung der Personenfahrpreise und wandte sich dann den Posttarifen zu. Es habe überall das größte Erstaunen erregt, daß von den verbündeten Regierungen eine Erhöhung des Paketportos und der Postanweisungsgebühren in Form von Reichsstempeln und Reichssteuern vorgeschlagen worden sei. Die Form des Stempels und der Steuer stelle nur ein der Sache umgehängtes Mäntelchen dar; denn tatsächlich handele es sich um glatte Portoerhöhungen sowohl für Pakete wie für Postanweisungen. Das Gleiche gelte vom Stempel auf Ansichtspostkarten, möge dieser nun beim Fabrikanten erhoben werden oder durch Aufkleben einer Marke auf die Postkarte; jedenfalls komme dabei eine Erhöhung des Portos für die Ansichtspostkarte von 2 auf 4 Pf. und von 5 auf 7 Pf. heraus. Noch schlimmer werde die Sache dadurch, daß man damit umgehe, im Ortsverkehre die bestehenden billigen Sätze von 2 Pf. für die Postkarte und 5 Pf. für den Brief zu beseitigen. Dadurch werde eine der wichtigsten Errungenschaften der letzten Jahre wieder in Frage gestellt. Dem Staatssekretär des Reichs-Postamts müsse angst und bange werden, wenn er alle die Versuche sehe, das stolze Gebäude niederzureißen, an dem er selbst mitgebaut habe.

Wenn behauptet werde, für einzelne Zweige der Postverwaltung deckten die Einnahmen nicht mehr die Kosten, so halte er es nicht für richtig, den Betrieb der Post so in seine einzelnen Atome zu zergliedern. Dieser Betrieb könne nur als ein Ganzes und als ein Einheitliches betrachtet werden und man könne ihn nicht in die Teile zerlegen, wie es geschehe, wenn man von den einzelnen Postpaketen spreche oder von den Briefen, die auf weite Entfernungen befördert werden müßten. Das sei eben der Fortschritt der

letzten fünfzig Jahre, daß die Vereinheitlichung und Verbilligung des Portos eingetreten sei.

Ein Überschuß von 62 Millionen Mark, wie er nach dem vorliegenden Etat für 1906 erwartet werde, biete keine Grundlage für eine Erhöhung der Portosätze, wohl aber für Erwägungen darüber, inwieweit nach den einzelnen Richtungen hin die Portosätze ermäßigt werden könnten. Die Portoverbilligung würde allerdings vorübergehend eine Schmälerung der Posteinnahmen herbeiführen, aber auch nur vorübergehend; schon nach wenig Jahren würde der Verlust nicht nur eingebracht, sondern durch Mehreinnahmen überholt sein. So habe, als die Gewichtsgrenze für einfache Briefe von 15 auf 20 g erhöht worden sei, bereits das erste Jahr statt des erwarteten Einnahmeausfalls von 4 bis 5 Millionen eine Mehreinnahme von 12 Millionen Mark gebracht. Die Einführung des Pennyportos zwischen England und seinen Kolonien habe von 1898 bis 1904 den Briefverkehr um 120 v. H. gesteigert. Aufgabe des Deutschen Reichs scheine es ihm zu sein, durch Portoherabsetzungen dem Verkehre neue Dienste zu leisten. Der demnächst in Rom zusammentretende Weltpostkongreß werde Gelegenheit geben, solche Reformen auch für den internationalen Verkehr herbeizuführen, derart, daß die Portosätze, wie sie jetzt in Deutschland und anderen Ländern für den inneren Verkehr bestehen, auf den Verkehr mit dem Ausland ausgedehnt werden.

Der Redner suchte an der Hand von Berechnungen, die er einer von den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft veröffentlichten Denkschrift entnommen hatte, darzutun, daß der aus einer solchen Portoermäßigung zu erwartende Einnahmeausfall, der für das Reichs-Postgebiet nach den vorliegenden Verkehrsübersichten auf 9 Millionen Mark zu veranschlagen sei, sich schon im ersten Jahre um 40 bis 50 v. H. ermäßigen würde. Er verkenne nicht, daß die Durchführung der Aufgabe nicht leicht sein und daß es schwer halten werde, den Widerstand der Länder zu überwinden, die jetzt aus dem Transitverkehr Einnahmen haben; er sei aber fest überzeugt, daß der Staatssekretär des Reichs-Postamts, wenn er sich der Aufgabe mit Eifer und heißem Bemühen widme, in der Lage sein werde, etwas ebenso Großes zu leisten, wie sein Vorgänger v. Stephan durch die Gründung des Weltpostvereins geleistet habe.

Der nächste Redner, Abgeordneter v. Gerlach, kam noch einmal auf die Ostmarkenzulage, von der er hoffe, daß der Reichstag sie nie bewilligen werde, und auf die von dem Abgeordneten v. Chlapowski vorgebrachten Beschwerden zu sprechen und bemängelte dann die Erklärungen, die der Staatssekretär hinsichtlich der Haltung des Postassistenverbandes abgegeben hatte. In bezug auf das Vorgehen gegen den Postassistenten Löffler in Leipzig, der im Evangelischen Bunde Vorträge halten wollte, führte der Redner aus, er halte es für das gute Recht jedes Postbeamten, im Evangelischen Bunde tätig zu sein, soviel er wolle, ebensogut, wie etwa ein anderer im Volksverein für das katholische Deutschland tätig sein könne. Die persönlichen Beziehungen des Postbeamten zum Publikum seien rein amtlicher Natur, im allgemeinen könne man das Verhältnis zu einem Postbeamten am Schalter nicht intim nennen. Gewiß, alle Volkskreise müßten der amtlichen Tätigkeit des Beamten gegenüber volles Vertrauen haben, aber die politische Gesinnung eines Postbeamten sei dem Publikum absolut gleichgültig. Redner führte dann noch einige Fälle an, in denen Eingriffe in die staatsbürgerlichen Rechte von Postbeamten vorgekommen oder versucht worden seien, und trat dann für die Berücksichtigung eines auf dem letzten Verbandstage des Assistentenverbandes geäußerten Wunsches ein, daß es den

Assistenten gestattet werden möge, die Sekretärprüfung zweimal zu wiederholen.

Zum Schlusse wünschte der Redner Auskunft darüber, wie sich der Staatssekretär zu dem Gedanken stelle, daß sich die Unterbeamten in einem Verbande durch das ganze Reich organisieren könnten, ähnlich wie es den Assistenten bereits gestattet worden sei. Es sei ihm wieder eine Reihe von Wünschen aus den Kreisen der Unterbeamten zugegangen und er habe oft den Eindruck gehabt: »Wie viel besser wäre es, wenn die Unterbeamten Gelegenheit hätten, in einem großen Verbande durch den Vorstand diese Sachen behandeln zu lassen, statt daß sie sich nun einzeln oder in kleinen Gruppen mit Abgeordneten in Verbindung setzen müssen.«

Der Abgeordnete D. Stöcker sprach die Überzeugung aus, daß in den Kreisen der Post- und Telegraphenbeamten, insbesondere auch der Unterbeamten ein gut monarchischer, gut vaterländischer Geist, ein Geist des Vertrauens zu der Behörde herrsche; er möchte daher darum bitten, daß der Staatssekretär zu den Assistenten und ihrem Verband, auch zu den Unterbeamten und ihren Wünschen mehr Vertrauen haben möge, als zuweilen hervortrete.

Anknüpfend an die Worte des Kaisers: Staatsbetriebe sollen Musterbetriebe sein, führte der Redner aus, für den Kaiser sei einer der Hauptpunkte der Musterhaftigkeit der Betriebe der, daß Arbeitgeber und Arbeitnehmer sich in Ausschüssen miteinander verständigten. Auf dem Gebiete des preußischen Eisenbahnwesens sei der Versuch gemacht worden, in den Eisenbahndirektionen solche Ausschüsse herzustellen, damit die Leitung von den Wünschen der Beamten erfahre. Diese Tatsache wolle er dem Wohlwollen des Staatssekretärs empfehlen; er nehme an, daß in die Ausschüsse auch Unterbeamte hineinkommen. Zu hoffen sei, daß durch die Schaffung von Ausschüssen die Quälereien in den Petitionen und Reichstagsverhandlungen beseitigt werden würden.

Hinsichtlich der höheren Postbeamten trug der Redner einzelne der bereits mehrfach erörterten Wünsche und Klagen wieder vor, betreffend die Ausbildung der Beamten bis zum Einrücken in die Postratstellung, Revision auch der großen Ämter durch Ober-Postinspektoren, zu viele Gehaltsstufen für die Postdirektoren usw.; besonders empfahl er eine Besserstellung der Ober-Praktikanten.

Der Sonntagsdienst könne noch weiter eingeschränkt werden; es werde genügen, wenn Sonntags der Schalter bis 9 ¹/₄ Uhr vormittags und dann vielleicht von 12 bis 1 Uhr noch der Telegraphenbetrieb offen gehalten werde. Dann würde sich erreichen lassen, daß in dem großen, seiner Natur nach unruhigen Betrieb einmal wirklich Ruhe herrsche und daß nicht nur der dritte, sondern schon der zweite Sonntag für den Beamten ein Tag der Feier sei. Auch der Fernsprechdienst sei am Sonntage nicht nötig, wenigstens in Berlin; die meisten Gespräche, die da vorkämen, seien solche zwischen Gastwirten und Gästen und die seien wirklich nicht nötig.

Der Redner bat dann noch um Auskunft darüber, in welchem Umfange die Beamten, höhere und mittlere, durch das Dienstaltersstufensystem in ihrem Einkommen geschädigt worden seien, empfahl die Bewilligung von Nachtdienstentschädigungen für die Unterbeamten und sprach den Wunsch aus, die gehobenen Unterbeamtenstellen möchten allgemein nach dem Dienstalter vergeben werden.

Landbriefträger hätten darüber geklagt, daß sie zu schwere Lasten tragen müßten; man möge doch das Gewicht von 20 auf 15 kg herabsetzen.

Der **Staatssekretär** entgegnete:

»Was den Sonntagsdienst betrifft, so teile ich den Standpunkt des Herrn Vorredners dahin, daß der Sonntagnachmittag eigentlich dienstfrei bleiben könnte; aber die Ansichten darüber sind sehr verschieden. Die meisten glauben, daß es zu schwer eingreifen würde, wenn man Sonntag nachmittag nicht mehr telegraphieren könnte. Aus dem Grunde findet nachmittags noch Telegraphendienst statt. Der Herr Vorredner irrt sich insofern, als wir den Telegraphendienst nur da haben fortfallen lassen, wo eine Eisenbahnstation am Orte besteht und durch deren Benutzung Gelegenheit gegeben ist, zu telegraphieren. Wenn der allgemeine Wunsch dahin geht, am Sonntagnachmittag überhaupt auf den Telegraphendienst zu verzichten, so würden dessen Erfüllung große Bedenken meinerseits nicht entgegenstehen; ich bin gern bereit, diese Frage nochmals zu prüfen.

Dann ist dem Herrn Vorredner insofern ein Irrtum unterlaufen, als die Landbriefträger nicht verpflichtet sind, Pakete bis zu 20 kg mit sich zu tragen, sondern nur bis zu 10 kg. Aber in Wirklichkeit nehmen sie mehr Pakete mit, für deren schnelle Zustellung sie aber auch die Vergütung beziehen. Jedenfalls ist der Dienst der Landbriefträger derart geregelt, daß eine Überlastung nicht eintritt. Ich würde dankbar sein, wenn solche Fälle, wie sie hier angeführt sind, zur Kenntnis der Behörde kämen, um untersuchen zu können, ob in den Anforderungen vielleicht in einem Falle zu weit gegangen ist.

Dann möchte ich dem Herrn Vorredner auf die Frage betreffs der Ausbildung und Verwendung der Beamten noch antworten. Ich habe kurz vorher dem Herrn Abgeordneten Eickhoff, der dieselbe Frage anschnitt, schon erwidert, daß einzig und allein die Verwaltung darüber entscheiden kann, wie die Beamten zu verwenden sind.

Der Herr Vorredner hat aus einem Blatte etwas vorgelesen und gesagt: dieses Blatt ist für mich Evangelium; was darin steht, scheint mir so richtig — —

(Zuruf rechts.)

Ich möchte sagen, Sie haben geäußert: dieses Blatt oder der Schreiber dieses Artikels gibt mir Gewähr, daß er die Verhältnisse richtig beurteilt.

(Zuruf rechts.)

— Nein, also nicht Evangelium!

(Heiterkeit.) —

Der Herr Vorredner hat gar nicht gefragt, was die Verwaltung darüber denkt, als wenn ein Blatt, in dem jüngere, manchmal auch ältere Beamte etwas veröffentlichen, maßgehend sein soll. Was hätten wir von der Verwaltung denn für ein Interesse, irgendwie Kräfte nicht an der richtigen Stelle zu verwenden? Der Verwaltung kann nur daran liegen, daß alle Stellen so besetzt sind, daß deren Inhaber die Pflichten, die ihnen obliegen, erfüllen, und danach wird vorgegangen. Daß die Ansichten darüber verschieden sind, die einen dies, die anderen jenes wünschen, ist ja erklärlich bei dem großen Personale. Alle Beamten, die in höhere Stellen einrücken, erst als Postdirektoren anzustellen, würde eine große Erschwernis und gar nicht durchführbar sein; es ist auch nicht nötig, da die Beamten zum großen Teile sechs, sieben Jahre lang im Aufsichsdienste beschäftigt gewesen sind und ganz eingehend die Verhältnisse der Postämter kennen. Schlechte Erfahrungen haben wir damit nicht gemacht.

Was dann die Ausschüsse betrifft, so weiß ich nicht, was der Herr Vorredner eigentlich meint. Mir ist bloß bekannt, daß Arbeiterausschüsse bei der Eisenbahn zugelassen werden; von Beamtenausschüssen weiß ich noch nichts. Ich möchte annehmen, daß da eine Verwechslung vorliegt.

Dann ist von dem Herrn Abgeordneten v. Gerlach des längeren ausgeführt worden, wie er über die Verhältnisse im Postassistentenverbande denkt. Er hat vielleicht nicht genau gehört, was ich vorgestern ausführte, daß man die Worte, die veröffentlicht sind, nicht auf die Wagschale legen und behaupten darf: das ist so und so gesagt worden. Ich habe gesagt: im großen und ganzen ist der Inhalt zutreffend. Ich stehe aber auf einem anderen Standpunkt als der Herr Abgeordnete v. Gerlach. Der Beamte genießt große Rechte, aber er hat nicht nur Rechte, er hat auch Pflichten.

(Sehr richtig! rechts.)

Die Pflichten sehe ich darin, daß er nie vergißt, daß er Beamter ist, und nicht in solcher Weise in Wort und Schrift gegen seine Behörde vorgeht, wie es geschehen ist.

(Sehr richtig! rechts.)

Drohungen kann sich eine vorgesetzte Behörde nicht gefallen lassen, mögen sie ausgehen von höheren, von mittleren oder von niederen Beamten. Ich würde meine Pflicht nicht tun, wenn ich nicht dagegen einschreiten würde.

(Sehr richtig! rechts.)

Dasselbe ist der Fall mit Agitationsreisen. Das ist nicht nötig. Die Beamten müssen das Vertrauen haben, daß ihre vorgesetzte Behörde ihre Interessen wahrnimmt. Hier in diesem hohen Hause treten 400 Herren vor aller Welt für sie ein und üben Kritik, wenn sie glauben, daß das und dies nicht richtig sei. Ist das noch keine Vertretung? Nichts von alledem, was wir tun, bleibt geheim und wir haben auch nichts geheim zu halten; aber das Recht nehme ich für mich in Anspruch, und ich werde es in Anspruch nehmen, solange ich die Ehre habe, der Verwaltung vorzustehen, daß die Beamten gegen ihre Verwaltung eine derartige Sprache nicht führen dürfen.«

(Bravo! rechts.)

Der Abgeordnete Erzberger, der hierauf das Wort ergriff, nahm die Klagen des Abgeordneten Duffner über die Benachteiligung einzelner Gegenden des deutschen Vaterlandes bei der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für Postbehörden wieder auf. Nachdem jetzt Preußen mit einer Reform seiner Submissionsvorschriften vorgegangen sei, hoffe er, daß eine solche auch für die ganze Reichsverwaltung, nicht nur für die Postverwaltung durchgeführt werden und daß dabei nicht bloß das Großkapital in einzelnen Gegenden, sondern auch der ansässige Kaufmann Berücksichtigung finden werde.

Bei der Frage der Vereinigungsfreiheit für die Beamten unterschied der Redner zwischen der Koalitionsfreiheit einerseits und der Vereinigungsfreiheit anderseits. Die Koliationsfreiheit mit ihrer höchsten Spitze, dem Streikrechte, die für die freien Arbeiter in Industrie und Handel usw. geboten erscheine, werde man den Beamten niemals zugestehen können. Der Beamte genieße den Arbeitern gegenüber wesentliche Vorteile, die in seiner Stellung begründet seien, und dadurch werde ihm auf der anderen Seite die Pflicht einer gewissen Zurückhaltung auferlegt. Was den Postassistentenverband betreffe, so sei zuzugeben, daß das Reisen nach der russischen Grenze, als dort die Unruhen waren, ein Fehler gewesen sei. Man dürfe aber wohl annehmen, daß der Staatssekretär nicht jede Agitationsreise verbieten wolle; denn damit würde die Wirksamkeit des Assistentenverbandes direkt unterbunden werden. Einen Verband der Unterbeamten durch ganz Deutschland wolle die Verwaltung nicht zulassen, dagegen habe sie sich gegenüber solchen Verbänden für die einzelnen Ober-Postdirektionsbezirke freundlich gestellt. Mit dem in Berlin bestehenden Unterbeamtenverbande

habe man, soviel bekannt sei, günstige Erfahrungen gemacht, und es komme nun in Frage, ob nicht auf Grund dieser Erfahrungen gestattet werden könnte, daß die Ausschüsse der einzelnen Verbände untereinander in Verbindung treten zur Durchführung gemeinsamer Ziele, z. B. Schaffung von Versicherungseinrichtungen irgendwelcher Art.

In manchen Beamtenkreisen bestehe der Wunsch, daß bei größeren Postämtern — etwa mit 50 oder 60 höheren und mittleren Beamten — ganz analog den Arbeiterausschüssen in den Eisenbahnwerkstätten ein Beamtenausschuß gebildet werden möge. Eine solche Einrichtung, die in freien Arbeitsverhältnissen ganz am Platze sei, könne aber nicht ohne weiteres schablonenmäßig auf das Beamtenverhältnis übertragen werden.

Auf das Kapitel der Sonntagsruhe übergehend, hob der Redner hervor, daß der Staatssekretär im letzten Jahre einen so großen Schritt in der Durchführung der Sonntagsruhe gemacht habe, wie keiner seiner Vorgänger. Aber gerade dieser Fortschritt ermuntere zu weiteren Wünschen. Die Bestellung der Postanweisungen und der Drucksachen könne an den Sonntagen ebenfalls eingestellt werden. Wenn in manchen Kreisen von Geschäftsleuten sich die Unsitte eingebürgert habe, am Samstag abend ganze Körbe von Drucksachen zur Post einzuliefern, die dann in der Nacht zu sortieren wären, so wünsche er, daß solche Drucksachen einfach bis zum nächsten Werktage liegen gelassen würden.

Hinsichtlich des Nachtdienstes nahm der Redner auf die bereits vom Abgeordneten Gröber geäußerten, die Berechnung und die Häufigkeit dieses Dienstes betreffenden Wünsche Bezug und verwies auf die im Heere bestehenden Vorschriften für den Nachtwachdienst. Weiter gab er dem Wunsche Ausdruck, daß die Postverwaltung nicht nur unverheiratete Beamte in die Kolonien senden möge, und bemängelte dann, daß in Elsaß-Lothringen geborene Beamte in alle Ober-Postdirektionsbezirke versetzt würden, während Beamte von außen in das Reichsland kämen, ferner daß dort bei der Mitteilung von amtlichen Nachrichten an die einzelnen Zeitungen nicht gleichmäßig verfahren werde.

Zu den vorgelegten Resolutionen äußerte sich der Redner etwa wie folgt: Die Fragen der Anrechnung der Militärdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter und der notwendigen Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses könnten nicht einseitig für die Postverwaltung allein geregelt werden, dabei sei die ganze Reichsverwaltung beteiligt. Ob eine Besoldungsaufbesserung für die höheren Postbeamten in der beantragten Weise begründet sei, darüber wolle er nicht urteilen. Der Umstand allein, daß bei Einführung des Dienstaltersstufensystems die eine oder die andere Kategorie angeblich geschädigt worden sei, scheine ihm keine durchschlagende Begründung der Aufbesserung zu sein. Vor allem aber müsse man fragen, woher die Gelder für alle die gewünschten Aufbesserungen kommen sollen. Auf der einen Seite wolle man 32 Millionen für die Beamten mehr aufwenden und auf der anderen Seite komme man mit Anträgen auf Portoherabsetzungen, die den Überschuß der Postverwaltung bedeutend herabsetzen würden.

Anders stehe es mit der letzten Resolution, in der eine Erhöhung der Unterbeamtengehälter von 900 bis 1500 Mark auf 1000 bis 1600 Mark, sowie des Endgehalts der Landbriefträger auf 1100 Mark gefordert werde. Dieser Antrag sei schon im vorigen Jahre vom Reichstag einstimmig angenommen worden und man müsse ihm auch diesmal zustimmen.

Der Staatssekretär antwortete hierauf folgendermaßen:

»Ich möchte dem Herrn Vorredner nur erwidern, daß ich selbstverständlich mit ihm glaube, daß der Herr Abgeordnete Duffner bei seinen Ausführungen

vom besten Glauben geleitet war und Material vorgetragen hat, das ihm zugegangen war. Ich habe mich aber für verpflichtet gehalten, anzuführen, daß dieses Material nach der Prüfung, die die Ober-Postdirektion vorgenommen hat, nicht in allen Teilen zutreffend ist.

Was dann den Wunsch anlangt, daß bei Ausschreibung von Vergebungen und beim Eingange der Angebote mit Unterschied vorgegangen werde, so geschieht das, meine Herren. Wenn wir bei Prüfung der Angebote auf Submissionen die Überzeugung gewinnen, daß für den geforderten Preis nichts Gutes geliefert werden kann, so ist allgemeine Vorschrift, daß wir uns auf ein solches Angebot nicht einlassen. Aber, meine Herren, so weit zu gehen, daß wir in allen Fällen, um die Sachen aus dem betreffenden Landesteile zu beziehen, mehr zahlen als anderswo, läßt sich seiner Konsequenzen wegen auch nicht verfolgen.

Was dann den Wunsch auf eine stärkere Sonntagsheiligung anbetrifft, so habe ich ja bereits mehrfach wiederholt, daß ich solchen Wünschen sympathisch gegenüberstehe. Was aber den Postanweisungs- und den Gelddienst betrifft, so, glaube ich, hat die gänzliche Aufhebung des Dienstes seine schweren Bedenken. Sie dürfen nicht vergessen, daß Sonntags die einzige und beste Gelegenheit ist, die Bestellung z. B. an Arbeiter, die Wochentags morgens früh schon ihre Arbeit antreten müssen und, bevor der Briefträger kommt, fortgehen, auszuführen. Nach den Erfahrungen, die die Ober-Postdirektionen gemacht haben auf Grund tatsächlicher Feststellungen, ist es schwer, die Sonntagsbestellung ganz einzustellen. Sie wollen auch nicht vergessen, daß am Sonntag der Postanweisungsbestelldienst nicht so ausgiebig geübt wird wie in der Woche. Es wird nur eine geringere Zahl von Beamten damit beschäftigt, und wo es angeht, wird der Postanweisungsdienst mit dem übrigen Bestelldienste vereinigt.

Den Nachtdienst sind wir bestrebt bei großen Ämtern möglichst so zu regeln, daß kein Beamter häufiger als jede vierte Nacht zum Nachtdienst herankommt. Aber so weit zu gehen, wie die Resolution vorschlägt, ist nicht unter allen Umständen ausführbar. Vor einigen Wochen kam ich nach einem großen Postamte, wo ich aus dem Dienststundenplan ersah, daß ein alter Beamter alle drei Tage Nachtdienst hatte. Ich fragte, woher das käme, — und erhielt die Antwort: das ist der besondere Wunsch des Betreffenden. Ich fragte diesen selbst, der mir bestätigte, daß er den Nachtdienst vorziehe, weil er mit voller Ruhe arbeiten könne und einen Tag vorher und einen Tag nachher frei habe.

(Heiterkeit.)

Solche Wünsche mögen ja nicht viele existieren, aber dem kann man nicht entgegentreten.

Bezüglich Elsaß-Lothringens besteht keinesfalls die Absicht, die Elsaß-Lothringer aus Elsaß-Lothringen heraus nach Altdeutschland zu versetzen. Versetzungen werden sehr wenig vorgenommen, sie finden nur statt, um einzelnen Beamten Gelegenheit zu geben, auch auswärtige Verhältnisse kennen zu lernen. Es ist richtig, daß wir bei den mittleren Beamten im allgemeinen Wert darauf legen, daß sie, wenn tunlich, in der Provinz bleiben, in der sie eingetreten sind. Dies gilt auch von Elsaß-Lothringen. Nach dem Berichte der Ober-Postdirektion in Metz waren einige Beamte dankbar, daß ihnen endlich einmal Gelegenheit geboten war, auch etwas anderes kennen zu lernen.

Bezüglich der Kolonialbeamten steht die Postverwaltung auf einem etwas anderen Standpunkt als die anderen Verwaltungen. Bei den Postbeamten liegen die Verhältnisse anders als bei Kolonialbeamten, die sich draußen

einen neuen Beruf gründen wollen. Wir legen Wert darauf, tatkräftige junge Beamte von etwa 24, 26 Jahren in die Kolonien zu senden. Beamte dieses Alters leisten am meisten und sind am widerstandsfähigsten. Die Postbeamten wollen und können keineswegs lange draußen bleiben, sie müssen schon der Examina wegen zurück. Der Postdienst verlangt auch häufig Versetzung der Beamten. Wir würden uns ein kolossales Schwergewicht anhängen, wenn wir nur verheiratete Beamte hinausschickten. In unseren meisten Kolonien liegen auch die Verhältnisse nicht so günstig, daß es empfehlenswert wäre, mehr verheiratete Beamte hinauszusenden, als unbedingt nötig ist. Verheiratete Beamte sind doch viel teurer, und sie fühlen sich da draußen zum Teil nicht so wohl, weil ihre Kinder in vielen Kolonien nicht so gedeihen wie unter subtropischen oder europäischen Verhältnissen. Wir haben auch verheiratete Beamte draußen, z. B in Samoa und bis vor kurzem in Marokko. An sich ist danach das Verheiratetsein kein Hinderungsgrund für Beschäftigung draußen. Dem Herrn Abgeordneten v. Gerlach würde ich dankbar sein, wenn er mir näheres Material über die angeführten Einzelfälle usw. gäbe, damit diese untersucht werden können. Die meisten seiner Fälle sind nicht bekannt, ich kann ein Urteil darüber nicht fällen.

Dem Herrn Redner der polnischen Partei muß ich erwidern, daß er, abgesehen von den sonstigen Sachen, über die wir uns hier schon genügend oft unterhalten haben und auf die ich nicht weiter zurückkommen will, den Fall mit dem Aufseher der Irrenanstalt — ich kann mir nicht helfen, es zu sagen — tendenziös ausgenutzt hat. Die Zentralbehörde weiß überhaupt nichts davon, was dem Aufseher passiert ist. Es ist hierher nur von dem Rechtsanwalt des Aufsehers angefragt worden, ob es richtig sei, daß diese Postkarte, wie sie vorliegt, nicht befördert worden wäre, und darauf ist eine Antwort erteilt worden. Daß der Beamte entlassen worden ist, ist hier gar nicht zur Sprache gekommen. Die Reichs-Postbehörde trifft betreffs der Entlassung überhaupt keine Schuld.

(Zuruf von den Polen.)

— Bitte einen Augenblick zu warten! Sie bekommen ja nachher das Wort und es ändert auch nichts, wenn sie mich unterbrechen.

Der Herr Abgeordnete Dr. v. Chlapowski hat es so dargestellt, als ob die Postverwaltung in schnöder Weise diese Karte an die vorgesetzte Behörde des Beamten zu dem Zwecke ausgeliefert hätte, damit diese Kenntnis davon erhalte und der Mann bestraft werde. Wie liegt nun die Sache? In die Irrenanstalten haben natürlich die Briefträger keinen Zutritt, und die Herren können sich ja denken, weshalb.

(Heiterkeit.)

Zwischen dem Vorsteher der Irrenanstalt und dem zuständigen Postamt ist ein Abkommen dahin getroffen, daß die für die Verwaltung der Anstalt, für die Irren und für das unverheiratete Personal eingehenden Sendungen an das Bureau der Anstalt abgeliefert werden, daß dagegen Sendungen an die verheirateten Beamten in den Familienwohnungen bestellt werden. Nun gehört dieser Aufseher zu den unverheirateten Beamten, infolgedessen ist die mit dem amtlichen Vermerk »unzulässig, zurück« versehene Karte mit der übrigen Korrespondenz im Bureau der Irrenanstalt abgegeben worden. Was dann weiter innerhalb der Anstalt geschehen ist, entzieht sich der Kenntnis der Verwaltung. Ich muß mich dagegen verwahren, daß die Postverwaltung, wie es dem Herrn Vorredner zu sagen beliebte, irgendwie Dienste für die Polizei leistet.«

Am vierten Beratungstage nahm als erster Redner der Abgeordnete Rogalla v. Bieberstein das Wort. Er begann mit dem Ausdrucke der Anerkennung dafür, daß auch im verflossenen Jahre sehr energisch mit der Ausbreitung des Fernsprechnetzes auf dem platten Lande vorgegangen worden sei, und wandte sich dann einer Besprechung des Fernsprechgebührentarifs zu. Dabei führte er an der Hand mehrerer Beispiele aus, daß die Fernsprechteilnehmer, die über 5 km von der Zentrale entfernt wohnen, viel schärfer bei der Gebührenfestsetzung herangezogen würden als die innerhalb der Fünfkilometerzone wohnenden Teilnehmer. Der Redner kam dann zu der Bitte, die Reichs-Telegraphenverwaltung möge den Gebührentarif einer Revision unterziehen, und nahm auf einen Antrag der Landwirtschaftskammer für Ostpreußen in Königsberg Bezug, der dahin gehe, daß der Kreis, in welchem die Teilnehmer für die einfache Pauschgebühr, also ohne Zuschlag, Anschluß erhalten, von 5 auf 10 km erweitert und daß die Teilnehmer, die weiter als 10 km entfernt wohnen, zu den Kosten der längeren Leitung nur einmal mit einem Baukostenzuschusse herangezogen werden. Zum Schlusse berührte Redner noch die Frage, ob bei Umwandlung einer einfachen Fernsprechleitung in eine Doppelleitung einem Teilnehmer, der sich weigere, die höheren Gebühren zu zahlen, der Anschluß entzogen werden könne; er würde ein solches Vorgehen nicht für gerechtfertigt halten.

Der Abgeordnete Patzig kam auf die von den Abgeordneten Kopsch und Dr. Müller (Sagan) in der vorigen Sitzung gestellten Anträge zurück, die hauptsächlich wesentliche Verbesserungen in den Besoldungsverhältnissen der unteren und mittleren Beamten bezweckten. Bei der in Betracht kommenden bedeutenden finanziellen Wirkung der Anträge sei eine größere Beschränkung in der Geltendmachung von Wünschen nötig. Anderseits sei aber doch die Reform des ganzen Besoldungswesens schon überall im Flusse und es bestehe kein Zweifel, daß nach Maßgabe der seit 10 Jahren wesentlich gesteigerten Lebensbedürfnisse in nächster Zeit, sobald das notwendige Geld dazu verfügbar sein werde, eine durchgreifende Reform der Gehälter der unteren und mittleren Beamten stattfinden müsse. Fraglich sei nur, ob das gerade auf dem in den Resolutionen vorgeschlagenen Wege durch das ganze Reich, gleichmäßig von Konstanz bis Memel, zu geschehen habe, oder ob es bei der weiten Ausdehnung des Reichs und der großen Verschiedenheit der Lebensverhältnisse innerhalb des Reichs nicht empfehlenswert sei, durch ein Zulagenwesen die Besoldungen den örtlichen Verhältnissen mehr, als dies bisher geschehen, anzupassen.

Auf die vom Abgeordneten Gröber eingebrachte, eine weitere Beschränkung des Sonntagsdienstes betreffende Resolution übergehend, führte der Redner etwa folgendes aus. Es möchte doch erst einmal abgewartet werden, wie das ganze Verkehrsleben sich den doch immerhin schon recht wesentlichen Einschränkungen des Sonntagsverkehrs anpasse, und man solle jetzt nicht noch auf weitere Beschränkungen drängen. Wir hätten den englischen Sonntag nicht und er entspräche auch nicht dem Interesse unserer kleinen und mittleren gewerbetreibenden Bevölkerung, die namentlich die Postanweisungen an den Sonntagen nicht entbehren könne ohne schweren Schaden für ihr Geschäft.

Was die von ihm selbst eingebrachte Resolution betreffe, so handele es sich dabei um Reformgedanken, die durchgeführt werden sollten im Zusammenhange mit den anderen Reformen des Besoldungswesens, nicht von heute auf morgen, aber doch als Ziel hingestellt. Provisorische Hilfe bis zu einer solchen vollendeten größeren Reform werde lediglich für die Ober-

Postpraktikanten verlangt und weiter für die Militäranwärter, Schaffner und Oberschaffner, die durch die Reform vom 1. April 1895 tatsächlich in unbilligem Maße schlechter gestellt worden seien als die aus dem Zivilanwärterstande hervorgegangenen gleichen Beamten.

Der Abgeordnete Werner kritisierte die Haltung der sozialdemokratischen Abgeordneten, die zwar platonisch für Aufbesserung der Beamtenbesoldungen einträten, sich aber ablehnend verhielten, wenn es die Aufbringung der erforderlichen Mittel gelte. Der Redner wandte sich dann gegen die vorgeschlagene Steuer auf Ansichtspostkarten, die auf alle Fälle Schaden, aber kaum irgendwelchen Nutzen bringen werde, und trug dann noch eine Anzahl von Beschwerden und Wünschen vor. Ein Bankier in Charlottenburg habe sich wiederholt, bisher aber vergeblich, bei der Ober-Postdirektion darüber beschwert, daß von ihm am Fernsprecher mit Geschäftsfreunden geführte Gespräche zu seinem Schaden von dritten gehört würden.

Für die Unterbeamten bei den Ober-Postdirektionen gebe es keine gehobenen Stellen; Unterbeamte, die aus gehobenen Stellen bei den Verkehrsämtern zur Ober-Postdirektion versetzt würden, hätten dadurch Nachteil. Den Assistenten, die eine Stellenzulage hätten, würde diese beim Einrücken in eine Sekretärstelle entzogen, so daß sie trotz der Beförderung jahrelang eine Verringerung ihres Einkommens erlitten. Eine Härte sei es ferner, daß die Assistenten nur zu einer einmaligen Wiederholung der Sekretärprüfung zugelassen würden, während andere Prüfungen, selbst die höhere Postverwaltungsprüfung, mehr als einmal wiederholt werden dürften. Den Unterbeamten möge die Dienstzeit als Telegraphenarbeiter und Postillione auf das Besoldungsdienstalter angerechnet werden; auch sei zu wünschen, daß für die Unterbeamten des Postmuseums das Einrücken in gehobene Stellen ermöglicht werde.

Eine Einstellung des Postanweisungsdienstes an Sonn- und Feiertagen, wie sie in der Resolution Gröber verlangt werde, sei nicht angängig; dagegen sei in dieser Resolution sehr wertvoll die Forderung, daß die Massensendungen von Drucksachen am Sonntage nicht bestellt werden sollten; es handele sich da meist um Geschäftsankündigungen, die auch am Montage noch zeitig genug kämen.

Der Abgeordnete Blell dankte dem Staatssekretär für die Erfüllung verschiedener im Reichstage vorgebrachter Wünsche; besonders erfreulich sei es, daß der Staatssekretär die sogenannten Agentenbriefe, Sammelbriefe, die zwischen den Geschäftshäusern und ihren Agenten gewechselt werden, als berechtigt anerkannt und davon Abstand genommen habe, deren Versendung als Portohinterziehung zu betrachten. Die Neuerung, daß bei Ansichtspostkarten auf der Vorderseite schriftliche Mitteilungen angebracht werden dürfen, erfreue sich großer Anerkennung. Zu wünschen sei nur, daß der Ankunftsstempel nicht in so kräftiger Weise auf die Postkarten gedruckt werde, daß dadurch die Schrift unleserlich würde. Zu bedauern würde es sein, wenn der Vorschlag in der Budgetkommission durchginge, daß die Ansichtspostkarten mit einer Steuer belegt werden sollen.

Der Redner befürwortete weiter eine Ermäßigung des Portos für Drucksachen im Ortsverkehr und für Geschäftspapiere, sowie der Gebühren für Benutzung der Schließfächer, ferner die Anbringung eines Abschnitts an den Postauftragsformularen, der, entsprechend ausgefüllt, vom Briefträger zur Benachrichtigung des Adressaten zurückzulassen wäre, falls dieser nicht angetroffen würde.

Von den Unterbeamten würde darüber geklagt, daß sie die Diensträume reinigen müßten. Eine gründliche Reinigung der Räume durch Scheuerfrauen erfolge nicht häufig genug, so daß die Sauberkeit in vielen Posträumen sehr zu wünschen übrig lasse.

Wünschenswert sei ferner, daß vor den Postschaltern mehr als bisher Schranken, so wie sie an den Eisenbahnschaltern sich überall befänden, angebracht würden, um das Drängen und Schieben vor den Schaltern zu verhindern.

Hierauf nahm der Kommissar des Bundesrats, Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrat Neumann (Reichsschatzamt) das Wort zu folgenden Ausführungen:

»Meine Herren, anläßlich der Resolutionen, die hier zur Beratung stehen und von denen auch der Herr Vorredner sprach, hat der Herr Abgeordnete D. Stoecker, wenn ich ihn recht verstanden habe, gestern die Bitte ausgesprochen, einmal einen kurzen Überblick zu erhalten über die finanzielle Wirkung des Dienstalterstufensystems. Die Sache ist ja hier wiederholt behandelt worden, ich kann aber kurz das Ergebnis rekapitulieren.

Die Denkschrift über die Personalverhältnisse der Postbeamten, die den Herren vorliegt, gibt darüber auf der vorletzten Seite 63 eine Auskunft, freilich nur, soweit es die höheren Beamten der Post betrifft. Danach hat das Dienstalterstufensystem eine Mehrausgabe im Jahre 1904 veranlaßt von 141 853 Mark. Die Reichskasse hat, wie es vielfach im Publikum wohl geheißen hat, durch die Einführung des neuen Systems irgendwelche Vorteile genossen. Für das Jahr 1904 sind ja allerdings in anderen Ressorts ähnliche Zusammenstellungen nicht gemacht. Dazu lag ein besonderer Anlaß auch nicht vor. Indes hat die Finanzverwaltung im Jahre 1897 — das war das Jahr, wo die Gehaltserhöhungen zum ersten Mal alle in Wirksamkeit getreten sind — ihrerseits für alle Ressorts solche Erhebungen veranlaßt, und diese haben das Resultat ergeben, daß pro Kopf sämtlicher Reichsbeamten und Unterbeamten 31 Mark unter dem neuen System mehr gezahlt waren, als bei Fortdauer des alten Systems hätte gezahlt zu werden brauchen. Auch dies ist also ein Ergebnis, das gegen die landläufige Annahme spricht, als wenn das neue System der Reichskasse Vorteil gebracht hätte. Interessant ist die Verteilung auf die einzelnen Ressorts. Die Postverwaltung hatte nach diesen Übersichten für das Jahr 1897 von dem neuen System gleichfalls einen Vorteil, nämlich rund 19 Mark für den Kopf ihrer Beamten und Unterbeamten. Einzelne Ressorts sind natürlich schlechter gefahren; das ist ja bei Einführung eines allgemein gültigen Systems auch selbstverständlich. So hat die Marine 118 Mark pro Kopf weniger gehabt im Jahre 1897, als sie unter dem alten System bekommen haben würde, und das Ressort des Innern 96 Mark weniger pro Kopf. Die Herren sehen also, daß die Post nicht die hauptleidtragende Verwaltung, sondern daß andere Verwaltungen, die freilich an Zahl des Personals der Post nicht gleichkommen, schlechter gefahren sind. Das sind die Mitteilungen, die ich dem Herrn Abgeordneten D. Stoecker zu machen verpflichtet war.

Was nun die Resolutionen selber betrifft, so ist ja schon gestern seitens des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Postamts hervorgehoben worden, daß sie doch eine sehr bedeutende finanzielle Wirkung haben würden. Wir haben — selbstverständlich nur schätzungsweise — diese Wirkung beziffern können; sie beläuft sich auf über 30 Millionen, und wenn die sonstigen Wünsche in betreff der Sonntagsruhe, der Stellvertretungen usw.

noch dazu kommen, so wird es ein Betrag von mehr als 60 Millionen. Schon der Wunsch des Herrn Abgeordneten Patzig, der die Wohnungsgeldzuschüsse betrifft, hat eine recht große Tragweite. Der geehrte Herr Abgeordnete hat den Wunsch ausgesprochen, daß das Wohnungsgeld der unteren und mittleren Beamten einer vollen Vergütung der Mieten möglichst nahe kommen solle. Ja, meine Herren, wenn Sie in Erwägung ziehen, daß eine Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses allein bei den Unterbeamten — und nur um 50 v. H. — bereits eine Ausgabe von 5 1/2 Millionen ausmacht, dann werden Sie sofort die Überzeugung gewinnen müssen, daß der Umfang dieser Resolution doch sehr zu Bedenken Anlaß geben muß. Es würde da aus dem bloßen Zuschusse gewissermaßen ein voller Ersatz der Miete werden und es würde sich um eine Erhöhung nicht um 50, sondern unter Umständen um 100 und mehr vom Hundert handeln. Ich möchte also doch glauben, daß es nicht an der Zeit ist, eine so weitgehende und in ihren Folgen noch gar nicht absehbare Resolution schon jetzt zum Gegenstand einer Beschlußfassung des hohen Hauses zu machen, und ich kann nur anheimstellen, von einer Annahme abzusehen.

Was die Wünsche auf Gehaltserhöhungen anbetrifft, so erlaube ich mir da, einzelne, besonders in die Augen fallende herauszugreifen, die in ihren Folgen doch recht kraß sein würden. Die Resolution Kopsch und Dr. Müller (Sagan) verlangt unter anderem für die Postsekretäre eine Gehaltserhöhung um nicht weniger als durchschnittlich 300 Mark pro Kopf und für die Assistenten und Postverwalter eine gleich weitgehende Erhöhung. Die Erhöhung für die Sekretäre würde beinahe eine Million ausmachen, nämlich genau gerechnet 916 200 Mark, die Erhöhung für die Assistenten — es handelt sich da um ungefähr 36 000 Köpfe — dagegen 10 853 700 Mark.

Dann liegt weiter vor, wie im vorigen Jahre, die Resolution für die Schaffner und Landbriefträger. Bei den Schaffnern würden rund 4 Millionen und bei den Landbriefträgern 1 140 000 Mark in Frage kommen. Sie sehen, es wird immer mit Millionen zu rechnen sein. Diese Wünsche auf Gehaltserhöhung würden aber auch zu einer Unbilligkeit gegen andere Beamte führen. Es ist ja immer so, daß man, wenn man einzelne Klassen heraushebt, dann bei anderen anstößt, die nicht minder berechtigte Wünsche haben. So würde z. B. bei Berücksichtigung der Schaffner und Landbriefträger eine Rückwirkung auf die doch auch in sehr verantwortlicher Stellung befindlichen Beamten der Eisenbahnverwaltung sofort zu gewärtigen sein.

Was die Assistenten betrifft, so werden sich die Herren, soweit sie der Budgetkommission angehört haben, erinnern, daß da erst vor kurzem Petitionen der Eisenbahnassistenten zur Beratung standen, die sich darüber beschwerten, daß die Postassistenten in ihrem Gehalt ihnen jetzt schon sehr überlegen seien. Würden nun die Postassistentengehälter um weitere rund 11 Millionen noch verbessert werden, so würde das nicht nur bei den Assistenten der Eisenbahnen, sondern auch bei denen der Justiz und zahlreichen anderen Klassen sehr begründete Beschwerden hervorrufen. Diese Herren haben sich kaum darin gefügt, daß die Postbeamten im Jahre 1897 besser gestellt wurden.

Bei den Sekretären scheint das vorgeschlagene Höchstgehalt von 3 800 Mark darauf zu deuten, daß die Herren sich mit den preußischen Gerichtssekretären vergleichen, welche jetzt ein Gehalt von 1 500 bis 3 800 Mark haben. Die Postsekretäre fangen mit 1 700 Mark, also etwas höher an und kommen bis 3 500 Mark. Es ist vielleicht Zufall, daß, wenn man die sieben Aufsteigungsstufen einer jeden dieser beiden Kategorien zusammenzählt, dann

für die Gerichtssekretäre genau dieselbe Gesamtsumme bis zur Erreichung des Höchstgehaltes herauskommt wie für die Postsekretäre.

Bei den vorgetragenen Wünschen ist jedenfalls nicht der Umstand berücksichtigt, daß in den bis 3800 Mark steigenden Gehältern der preußischen Gerichtsbeamten auch die Gehälter für die Obersekretäre stecken. Die Post hat für ihre Obersekretäre aber besondere Gehälter bis 4200 Mark, steht also schon insofern besser als die Justiz. Wenn die hier angeregten Wünsche durchdringen, dann würde — darauf hat schon der preußische Herr Justizminister aufmerksam gemacht — eine große Beunruhigung in die Kreise der Beamten hineingetragen. Das sind Dinge, die ich hier kurz zu berühren verpflichtet war.

Dann ist endlich auch dasjenige, was zugunsten der Anrechnung der Militärdienstzeit in der Resolution beantragt wird, recht folgenreich. Es handelt sich dabei um die Anrechnung derjenigen Militärdienstzeit, die nicht nach dem Eintritt in den Zivildienst, sondern vorher abgeleistet wird. In bezug auf diese Militärdienstpflicht gelten kurz folgende Bestimmungen: den höheren und den mittleren Beamten wird diejenige Zeit, um welche der Eintritt in den Zivildienst bei ihnen sich verzögert hat, infolge Ableistung des aktiven Militärdienstes, angerechnet bis zur Höhe von einem Jahre. Nach der allgemeinen Fassung, wie sie die geehrten Herren Kopsch und und Dr. Müller (Sagan) hier vorgeschlagen haben, würde unbedingt die tatsächlich abgediente Zeit angerechnet werden müssen; es fiele die bisherige wichtige Kautele fort, die in den bestehenden Bestimmungen enthalten ist, daß immer in concreto geprüft wird, ob und inwieweit der Betreffende gehindert war am Eintritt in den Zivildienst.

Dann heißt es weiter in der Wortfassung der Resolution, es soll bis zum Höchstmaße von 3 Jahren angerechnet werden. Ja, nach dem bestehenden Rechte ist wohlweislich gesagt, höchstens bis zu einem Jahre, und das hat auch seinen sehr guten Grund. Diejenigen, die 2 oder bei den berittenen Waffen 3 Jahre gedient haben, sind eine entsprechend kürzere Zeit in der Schule gewesen, und es würden alle die, welche 1 Jahr gedient haben, unter den mittleren Beamten mit Recht sich beschwert fühlen müssen, wenn die anderen, die 2 oder 3 Jahre gedient haben und vorher aus der Schule weggegangen waren, ihnen plötzlich durch Vordatierung vorkommen. Das ist auch ein Punkt, der besonders berücksichtigt werden muß. Dann wird für die Unterbeamten nach dem bestehenden Rechte eine Vordatierung wegen der vor Eintritt in den Zivildienst liegenden Militärdienstzeit überhaupt nicht bewilligt; denn bei denen kommt ja eine Verzögerung des Eintritts in den Zivildienst kaum jemals in Frage. Endlich ist nach den bestehenden Bestimmungen auch ein zeitlicher Abschnitt gemacht: es wird nicht mit rückwirkender Kraft allen Beamten, die vor Jahren oder Jahrzehnten angestellt sind, eine solche Vordatierung zuteil, wie sie nach dem Wortlaute der Resolution doch wohl allen zuteil werden müßte. Die Rückwirkung würde eine große Umwälzung zur Folge haben. Denken Sie nur zum Beispiel an die Folgen für die preußischen Richter und Gymnasiallehrer, wenn diejenigen, die gedient haben, plötzlich eine Vordatierung erfahren sollten zuungunsten ihrer Kollegen, die nicht gedient haben: die eingewohnten Anciennitätsverhältnisse würden in großem Umfang über den Haufen geworfen werden. Das sind alles Dinge, die erwogen werden müssen, und es scheint mir, als wenn auch dieser Punkt für die Beschlußfassung des hohen Hauses noch keineswegs reif ist. Ich darf empfehlen, daß auch hier von der Annahme der Resolution abgesehen wird; denn, wie gesagt,

sie würde in zahlreichen Kreisen Beunruhigung, Beschwerden und Mißstände hervorrufen.

Endlich ist noch ein Punkt zu berühren. Die Herren Kopsch und Dr. Müller (Sagan) haben beantragt:

> daß die in den Subalterndienst übernommenen Militäranwärter, welche bei der Gendarmerie oder Schutzmannschaft etatsmäßig angestellt waren, in gleicher Weise wie die übrigen Militäranwärter bei Feststellung ihrer Anciennität um ein Jahr zurückdatiert werden, sobald sie die etatsmäßige Anstellung erhalten.

Ja, dieser Punkt hat auch die Budgetkommission beschäftigt, und zwar erst vor kurzem. Die Budgetkommission hat sich dabei überzeugt, daß dieser Punkt wesentlich mit dem ganzen Militärversorgungswesen zusammenhängt und zu einer Beschlußfassung sich noch nicht eignet. Die Kommission hat deshalb am 1. d. M. beschlossen, den Punkt von der Tagesordnung abzusetzen als noch nicht reif zur Entscheidung, und ich darf dem hohen Hause hier auch anheimgeben, daß es im Sinne der Kommission handelt. Ich würde bereit sein, den Sachverhalt, der hier zugrunde liegt, anzugeben, indes würde es zu weit führen. Zur Zeitersparnis erlaube ich mir, lediglich auf den Vorgang in der Kommission zu verweisen. Ich darf daher auch hier um Ablehnung der Resolution bitten.«

(Schluß folgt.)

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die englischen Fernsprechverbindungen mit dem europäischen Kontinent. Die vereinigten Handelskammern Großbritanniens hatten kürzlich in einem Antrag an den englischen General-Postmeister die Notwendigkeit betont, »zwischen Liverpool und andern großen Handelsplätzen Großbritanniens einerseits und den Haupt-Handelsplätzen Europas anderseits sobald als möglich unmittelbare und leistungsfähige Fernsprechverbindungen herzustellen, da die Bedürfnisse des Handels diese Verkehrserleichterungen dringend erheischten«. — Der General-Postmeister scheint indes wenig Hoffnung zu haben, daß dem Antrag in absehbarer Zeit entsprochen werden könnte. In einer ausführlichen Darlegung, die von dem Journal der Handelskammern im Auszuge wiedergegeben wird, erkennt der General-Postmeister die Wichtigkeit der beantragten Fernsprechverbindungen mit dem Hinzufügen an, daß er auch seinerseits dem Gegenstande von jeher die größte Beachtung geschenkt habe und daß es ihn glücklich machen würde, dem Welthandel die gewünschten Erleichterungen zu verschaffen; es scheine ihm aber, als ob die großen Schwierigkeiten, welche dem Fernsprechverkehr auf weitere Entfernungen noch entgegenstehen, von den Antragstellern nicht ausreichend gewürdigt würden.

Nach den Ausführungen des General-Postmeisters muß bei der Beurteilung der Frage berücksichtigt werden, daß die Voraussetzungen für den Verkehr mittels Fernsprechers nicht dieselben sind, wie für den Telegraphendienst. Die Übertragung des gesprochenen Wortes erfolgt durch minimale Änderungen in der Stärke eines schwachen elektrischen Stromes. Obwohl nun für die Fortleitung dieses Stromes überall eine doppelte

Kupferleitung benutzt wird, so machen sich die Wirkungen äußerer Einflüsse und damit eine Verminderung der Lautstärke doch sofort bemerkbar, wenn die Linie eine gewisse Ausdehnung überschreitet. Es besteht danach zur Zeit eine Grenze, über die hinaus es unmöglich ist, eine Unterhaltung mittels Fernsprechers zu führen. Diese Grenze ist nach den jeweiligen Umständen verschieden; sie wird aber ganz erheblich verkürzt, sobald sich in der Fernsprechlinie ein Unterseekabel befindet, wie dies leider bei allen Verbindungen mit dem Kontinent unvermeidlich ist. Bei Telegraphenleitungen können dagegen nicht nur wesentlich stärkere elektrische Ströme verwandt werden, sondern es ist auch möglich, durch Einschaltung von Relais den Telegraphierstrom in bestimmten Entfernungen immer wieder aufs Neue zu ergänzen. Keines dieser beiden Mittel ist bis jetzt in gleichem Maße auch für Fernsprechleitungen anwendbar.

Bevor dazu übergegangen werden konnte, die ursprünglich nur für den Verkehr zwischen den Landes-Hauptstädten hergestellten englisch-französischen und englisch-belgischen Fernsprechlinien einer allgemeinen Benutzung durch Teilnehmer auch in anderen Städten dienstbar zu machen, sind lange Zeit hindurch sorgfältige Versuche ausgeführt worden, um die äußersten Grenzen festzustellen, bis zu denen ein ersprießlicher Verkehr noch möglich wäre. Seitdem haben dann allerdings noch eine Anzahl weiterer Orte in den Sprechverkehr einbezogen werden können, doch hat sich dies lediglich durch Verbesserung des oberirdischen Teiles der Leitungen auf dem Kontinent ermöglichen lassen. Auf diese Weise ist Liverpool jetzt in der Lage, außer mit Paris und Brüssel und deren nächsten Umgebungen noch mit mehr als 100 französischen und einer geringeren Anzahl belgischer Städte unmittelbar durch den Fernsprecher zu verkehren.

Anderweitige Versuche sind zwischen Liverpool und Antwerpen angestellt worden, um zu ermitteln, ob ein Sprechverkehr zwischen diesen beiden Städten möglich ist. Der Erfolg war negativ. Auch die weitere Frage, ob ein Fernsprechverkehr mit Holland eingeführt werden könnte, mußte verneint werden. Der General-Postmeister ist der Überzeugung, daß der Fernsprechverkehr von Ort zu Ort, soweit eine ausreichende Lautübertragung ihn überhaupt gestattet, von seiten der britischen Postverwaltung bereits freigegeben worden ist. Wenn nun hierbei auch hin und wieder Klagen über mangelhafte Verständigung laut geworden sind, so haben die angestellten Untersuchungen doch stets ergeben, daß die Apparate auf der einen oder anderen Seite irgendwelche Mängel aufwiesen.

Bei aller Bereitwilligkeit, auch weiterhin alle Klagen über unbefriedigenden Fernsprechdienst genau zu untersuchen, so schließt die offizielle Antwort, bedauert der General-Postmeister, daß es ihm unmöglich erscheine, den Antragstellern irgendwelche Hoffnung auf eine wesentliche Ausdehnung der zur Zeit bestehenden Fernsprechverbindungen mit dem Kontinent zu machen. Immerhin werde er auch in Zukunft von Zeit zu Zeit dahinzielende Versuche anstellen lassen und es werde ihm eine besondere Genugtuung gewähren, wenn die fortschreitende Wissenschaft und neue Erfindungen auf dem Gebiete des Fernsprechwesens es ermöglichen sollten, die in dem Antrage der Handelskammer zum Ausdrucke gebrachten Wünsche zu verwirklichen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 8. BERLIN, APRIL. **1906.**

Die zweite Beratung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1906 im Reichstage.

(Schluß.)

Bei der Weiterberatung des Postetats, bei der noch Titel 1 der fortdauernden Ausgaben, Gehalt des Staatssekretärs, auf der Tagesordnung stand, nahm zunächst der Abgeordnete Dr. Marcour das Wort. Im vorigen Jahre sei, so führte er aus, bei Beratung des Postetats auf das Geschäftsgebahren gewisser Buchhändler hingewiesen worden, die ihren Verdienst im Vertreiben unsittlicher Bücher finden; wenn solche Bücher von der deutschen Behörde verboten worden seien, würden sie von jenen Buchhändlern nach Luxemburg geschickt und von dort aus, weil Luxemburg zum Zollvereine gehöre, wieder nach Deutschland eingeschmuggelt und hier unter der Hand verbreitet. Er frage an, ob diese Angaben sich bei der vom Staatssekretär zugesagten Untersuchung als richtig erwiesen hätten, und ob dann Maßregeln getroffen worden seien, dem Unfug ein Ende zu machen.

Es sei eine traurige Tatsache, daß die offene, ungenierte Versendung von unsittlichen und anstößigen Ansichtskarten, Bildern, Drucksachen aller Art, Offerten usw. in geradezu bedenklicher und erschreckender Weise zugenommen habe. Wenn auch die Postverwaltung nicht in erster Linie berufen sei, den Kampf gegen diese Unsittlichkeit zu führen, so könne und solle sie doch mitwirken in diesem Kampfe durch sorgfältige und möglichst ausgedehnte Prüfung der Karten und Drucksachen, wie sie ja durch § 5 der Postordnung vorgeschrieben sei. Gegenüber einer etwaigen Entschuldigung, daß die Post dazu keine Zeit habe,

möchte er doch darauf hinweisen, daß Mustersachen und Warenproben ganz genau nachgesehen würden; auch wisse man ja aus den Klagen der Herren von der polnischen Fraktion, wie genau darauf geachtet werde, ob dort die Aufschrift der Sendungen etwas der Postordnung Widersprechendes enthalte.

Der Redner kam dann zum ersten Teile der vom Abgeordneten Gröber eingebrachten Resolution, der Portofreiheit für Pakete bis zu 5 kg von und an Soldaten fordert. Wenn dem Antrag aus finanziellen Gründen etwa nicht vollständig stattgegeben werden könne, so sei doch zu wünschen, daß wenigstens an die in Deutsch-Südwestafrika kämpfenden Soldaten bis zur Beendigung des Krieges eine solche Portofreiheit gewährt werde. Zum zweiten Teile der Resolution, in dem der Reichskanzler ersucht wird, im Interesse der ländlichen Bevölkerung eine weitgehende Verbilligung der Telephoneinrichtung und Telephonbenutzung in den kleinen Ortschaften herbeizuführen, bemerkte der Redner: seine politischen Freunde würden in ihrer großen Mehrheit auch einer Erhöhung der Gebühren in den Städten zustimmen, wenn sich dies als unbedingt notwendig herausstellen sollte. Das Fernsprechwesen sei fast die einzige Errungenschaft der Neuzeit auf postalischem Gebiete, die auch dem flachen Lande in hervorragender Weise zugute komme. Bei den übrigen derartigen Errungenschaften hätten die Städte den Hauptvorteil, ja zum Teil den ausschließlichen Vorteil, und da scheine ein Ausgleich nur der Billigkeit zu entsprechen. Der Redner führte an einzelnen Beispielen näher aus, daß die Kosten eines einzelnen Gesprächs für die Teilnehmer in Netzen mit wenig Anschlüssen, also für das Land, erheblich größer sind als in den Städten mit vielen, ja Tausenden von Anschlüssen, und bat dann, der Resolution zuzustimmen.

Schließlich bat der Redner das Reichs-Postamt, eine Revision des Postzeitungstarifs von 1899 in Erwägung zu ziehen. Am Grundprinzip des damals getroffenen Abkommens wolle er nicht rütteln, er habe auch durchaus nicht die Absicht, die Einnahmen aus dem Zeitungsverkehre zu vermindern, nur wünsche er eine gerechtere Verteilung der Lasten, namentlich die so dringend wünschenswerte Entlastung der kleinen Blätter auf dem Lande und in den kleineren Städten. Durch den vor 7 Jahren geschaffenen neuen Zeitungstarif seien große Blätter um 40 000 bis 50 000 Mark fürs Jahr entlastet worden, während die kleinen derartig belastet wären, daß ihr Bestehen zum Teil sehr ernstlich in Frage gestellt sei. Ein Ausgleich würde am besten durch Einführung des Zonentarifs zu erreichen sein; durch ihn würde der Grundsatz der Leistung und Gegenleistung vollständig durchgeführt werden. Wolle man aber hierzu nicht übergehen, so bleibe nichts anderes übrig, als den Tarif progressiv zu gestalten, d. h. für die großen Blätter höhere Sätze zu bestimmen als für die kleinen. Eine solche progressive Gestaltung der Sätze würde auch namentlich den landwirtschaftlichen und gewerblichen Fachblättern, die für den kleinen Landwirt, den Handwerker usw. von außerordentlicher Wichtigkeit seien, von großem Vorteil sein.

Der Staatssekretär entgegnete:

»Meine Herren! Ich möchte bei meiner Erwiderung zuerst auf eine Frage eingehen, die uns alle wohl sehr berührt: das ist die Verbindung unserer Truppen in Südwestafrika mit der Heimat. Ich kann dem Herrn Vorredner erwidern, daß auch wir auf die Idee gekommen sind, das Porto für die Soldatensendungen nach Südwestafrika zu ermäßigen

(Bravo! in der Mitte)

und die Höhe des Gewichts zu vergrößern, das jetzt $2^1/_2$ kg beträgt. Wir sind aber auf unüberwindliche Schwierigkeiten dabei gestoßen, die nicht auf dem Gebiete der Gebührenfestsetzung liegen, sondern auf der Unmöglich-

keit beruhen, eine erheblich größere Zahl von Paketen zu befördern; es würde bei einer solchen Steigerung des Paketverkehrs nicht mehr sicher sein, daß die Soldaten die Pakete überhaupt erhalten. Wir haben hierüber zweimal eingehende Ermittelungen anstellen lassen. Die Zahl der Feldpostpakete ist sehr groß; bis jetzt sind im ganzen rund 75 000 Feldpostpakete abgeschickt worden, mit einem Schiffe allein 6 762 Stück. Wenn die Herren sich gegenwärtig halten, mit welchen Schwierigkeiten es überhaupt verbunden ist, die Briefpost, die Munition, die Verpflegungsgegenstände den Truppen zuzuführen, so werden Sie sich vorstellen können, daß die Kriegsleitung nicht in der Lage ist, auch noch viele Pakete zu befördern. Deshalb sind viele Klagen an uns gekommen, daß die Pakete in Schuppen liegen bleiben und nicht befördert werden können, und leider haben wir und die Militärverwaltung nicht helfen können. Sobald wir die Sendungen ganz frei beförderten, müßten wir dazu kommen, zu sagen: mehr als so und so viel Pakete dürfen nicht abgeschickt werden. Also wir haben vollständig den Wunsch und das Interesse, zu helfen, sind aber augenblicklich dazu nicht in der Lage.

Dann hat der Herr Vorredner zum Schlusse einen Gegenstand berührt, der dieses hohe Haus lange beschäftigt hat. Seit dem Jahre 1875 sind alljährlich Interpellationen gekommen, den damaligen Zeitungstarif, der 25 v. H. vom Einkaufspreise der Zeitungen als Gebühr erhob, zu ändern. Die Hauptklagen erstreckten sich darauf, daß die Erhebung eines Prozentsatzes vom Preise der Zeitungen ein Unsinn sei. Ich kann offen sagen: es stand im Gesetz, aber entsprach nicht mehr den Verhältnissen; denn die Reichs-Postverwaltung hing davon ab, welchen Preis der Verleger zu bestimmen beliebte. Viele Verleger bemühten sich, ihre Zeitungen womöglich unter der Hand selbst abzusetzen, so daß sie eine hohe Gebühr direkt bezogen, um der Post wenig zukommen zu lassen. Deshalb war der allgemeine Wunsch, einen gerechteren Tarif zu bekommen, und eine dahingehende Vorlage ist dem hohen Hause seinerzeit gemacht worden. Nach vielen eingehenden Beratungen in Kommissionen und Subkommissionen hat man endlich im Jahre 1899 die jetzigen Grundsätze festgelegt. Auch die Einwendungen des Herrn Vorredners sind damals eingehend besprochen worden. Man wußte von vornherein, daß nach dem neuen Zeitungstarife die großen Zeitungen weniger Gebühren zahlen würden; man erkannte aber an, daß die großen Zeitungen mit hohen Abonnementspreisen bis dahin zu Unrecht die hohen Beträge haben bezahlen müssen. Dieser neue Zeitungstarif ist seit fünf Jahren im Gange und in der Zeit ist noch nicht eine einzige Klage über Mängel des Tarifs an die Reichs-Postverwaltung gekommen. Richtig ist zweifellos, daß die Leistung, die sich auf einen kleinen Kreis erstreckt, geringer ist, als wenn die Zeitung weiterhin versandt wird. Aber das ist auch der Fall bei jeder unter Streifband beförderten Zeitung. Ich habe bereits früher in Kommissionen als Kommissar Gelegenheit gehabt, den Mitgliedern dieses hohen Hauses auseinanderzusetzen: entweder gehören die Zeitungen zur Briefpost und haben Anspruch auf schnelle Beförderung, oder sie gehören zur Paketpost und werden als Pakete befördert. So einfach ist es nicht, daß man sagt: nach dem Pakettarif wird bezahlt und 10 Meilen werden als die Grenze angenommen, innerhalb welcher das billigere Porto gilt, und über die hinaus wird höheres Porto erhoben. Wenn man alle Momente in Betracht ziehen wollte, müßte man auch fragen: wie schwer sind die Zeitungspakete? wieviel Zeitungen schickt jeder Verleger und auf welche Entfernung? Eine Zeitung von Cöln oder Coblenz nach Cassel würde anders zu tarifieren sein, als wenn dieselbe

Zeitung nach Berlin ginge, und wieder anders nach Königsberg. Dann müßten wir jedesmal erst berechnen, was die Zeitung kostet.

Nun sagen einzelne Herren, man kann es auch so machen, daß der Verleger den Unterschied zu tragen hat; d. h. das Publikum zahlt nur einen bestimmten Preis für die Zeitung, und wenn der Verleger sie auf weite Entfernungen schickt, muß er es aus seiner Tasche bezahlen. Nun, meine Herren, die Zeitungen haben bisher nicht geschrieen, wenigstens ist uns nichts zu Ohren gekommen; sie sind alle sehr zufrieden, daß endlich eine gerechtere Basis geschaffen ist. Ich möchte davor warnen, die Frage des Zeitungstarifs wieder aufzurollen und in die Kreise wieder die Beunruhigung hineinzutragen, die seinerzeit 21 Jahre lang die Zeitungen belastet hat.

Der Herr Abgeordnete hat weiter darauf Bezug genommen, daß mit der Post sehr viele unsittliche Schriften und Aufforderungen zum Bezug solcher versandt würden. Sie können überzeugt sein, wir empfinden das mit und bestreben uns, dem entgegenzutreten. Aber wir können nicht alle Sendungen einer Durchsicht daraufhin unterwerfen, ob in irgend einem Prospekt ein Angebot steht, dem unsittliche Beweggründe zugrunde liegen. Meist steht das sogar — darin werden mir die Herren recht geben — an nicht gerade sehr auffälligen Stellen und wir sind auf Briefträger, auf Beamte angewiesen, die, wie der Herr Vorredner ganz richtig anführte, mit großer Schnelligkeit arbeiten müssen. Nun kommt es ja bei manchen Zügen vor, daß die Sendungen längere Zeit in den Händen der Beamten sind; aber gerade bei den Zügen, mit denen die Massen von Sendungen eingehen, muß sehr schnell gearbeitet werden. Ich darf die Herren bloß daran erinnern, wie sehnsüchtig jeder frühmorgens die Post erwartet. Die Zeit zwischen Ankunft und Zustellung der Sendungen ist daher so knapp, daß naturgemäß die Kontrolle nicht so groß sein kann, wie es wünschenswert wäre, wenn man größere Erfolge erzielen wollte.

Ich möchte aber auch dem entgegentreten, daß der Herr Vorredner aus den Ausstellungen der polnischen Fraktion folgert, wir kontrollierten alle polnischen Sendungen. Nein, meine Herren, wollten wir uns alle eingehenden polnischen Sendungen ansehen, so würden sehr viel mehr Ausstellungen gemacht werden. Die ganze Kontrolle kann sich nur auf Stichproben erstrecken.

Wenn der Herr Vorredner sagt, bei Warenproben träte viel häufiger der Fall ein, daß sie zurückgewiesen würden, so liegt das zum Teil daran, daß einige ausländische Verwaltungen trotz unserer vielfachen Aufforderungen, nicht zu rigoros zu sein, die Proben bei den kleinsten Verstößen zurücksenden.

Was den Fall mit Luxemburg betrifft, so kann ich dem Herrn Vorredner erwidern, daß wir uns deshalb bereits an die luxemburgische Verwaltung gewandt haben; aber selbstverständlich kann diese nicht anders als die deutsche Reichspost, d. h. nur durch Stichproben solche Sendungen kontrollieren. Kommen die Sachen als Paket von Luxemburg herein, dann werden sie ja auf der Steuerstelle untersucht; vielfach kommen aber solche unsittlichen Sendungen auch in geschlossenen Briefen an. Wie der Herr Vorredner richtig anführte, wäre es eine wesentliche Unterstützung, wenn schon die Ausstellung aller solcher Karten von der Polizei verboten würde, so daß im Publikum gar nicht der Wunsch und die Neigung erweckt werden kann, so etwas abzuschicken.

Von dem Herrn Abgeordneten Blell sind dann verschiedene Wünsche kundgegeben worden. Es ist besonders eine Frage berührt worden, die ja

auch die Reichs-Postverwaltung ständig im Auge hat, nämlich die Postlokale so gut als möglich zu haben und in den Räumen die größte Reinlichkeit und der Gesundheit entsprechende Zustände herzustellen. Infolgedessen ist bereits im Jahre 1903, abgesehen von gelegentlichen mündlichen Einwirkungen, den Ober-Postdirektionen von hier aus Anweisung gegeben worden, und ich möchte den Herren nur vorlesen, was da von der Reinigung gesagt ist:

> Die Diensträume sind in angemessenen kurzen Fristen zu reinigen, und zwar ist der Staub auf feuchtem Wege zu beseitigen. Wenn irgend möglich, ist die Reinigung während der Zeit vorzunehmen, wo sich am wenigsten Personal in den Räumen aufhält. Die Aufwirbelung von Staub ist zu vermeiden, da erfahrungsmäßig — wie eingangs bereits hervorgehoben ist — die Ansteckungsstoffe, insbesondere auch die Tuberkelbazillen, häufig durch Vermittelung des Staubes weiter verbreitet werden. Vor Beginn und während der Heizperiode sind namentlich die Öfen und Heizkörper sorgfältig vom Staube zu säubern.

Nun haben wir ja schon bei früheren Gelegenheiten die Frage wegen der Reinigung der Lokale besprochen, und ich habe bereits damals ausgeführt, daß, soweit es sich um die einfachere Reinigung während der Dienststunden handle, es zweifellos nicht zu vermeiden sei, daß diese kleine Leistung von Unterbeamten verrichtet werde, und ich habe auch ausgeführt, daß jeder Beamte selbst auf seinem Platze für Sauberkeit und Ordnung sorgen werde. Ich habe aber außerdem auch noch eine Verfügung erlassen, in welcher den Ober-Postdirektionen folgendes gesagt wird:

> Bereits durch Generalverfügung Nr. 31 für 1903

— das ist die, die ich eben zu verlesen die Ehre hatte —

> ist auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, im Interesse der Gesundheit des Personals auf eine ausreichende Reinigung der Postdiensträume dauernd zu halten. Namentlich ist dafür zu sorgen, daß in angemessenen kurzen Fristen gründliche Reinigungen vorgenommen werden, die durch weibliche Kräfte auszuführen sind. Auch für das gewöhnliche tägliche Reinigen der Diensträume sind, soweit die Art und der Umfang der Arbeiten es angezeigt erscheinen lassen, weibliche Kräfte heranzuziehen. Die Bemessung der Fristen für die gründlichen Reinigungen muß sich nach den Verhältnissen bei den einzelnen Postdienststellen richten, jedoch so stattfinden, daß den auf Reinhaltung der Diensträume gerichteten Bestrebungen ausreichend genügt wird.

Ich hege die Hoffnung, daß das vollständig genügen wird, um da, wo noch etwa Ausstellungen zu machen sind, solche zu beseitigen.

Es ist dann im weiteren angeregt worden, ob es sich nicht empfehle, Barrieren an den Schaltern einzurichten. Ich möchte konstatieren, daß es nirgends verboten ist, solche Barrieren einzurichten. Es ist vielmehr durch Verfügung den Ober-Postdirektionen eröffnet, daß der Aufstellung von Schranken da, wo sie zweckentsprechend erscheinen und dem örtlichen Gebrauch entsprechen, nichts entgegensteht.

Ein weiterer Wunsch ging dahin, daß beim Postauftragsverfahren dem Adressaten, wenn er nicht zu Hause angetroffen würde, ein Zettel zugestellt werden möchte. Dem stehen manche Bedenken entgegen. Einmal muß man berücksichtigen: wer Wechsel ausstellt oder an bestimmten Tagen Zahlungen leisten will, muß sich das Geld bereithalten und Vorkehrungen für den Fall seiner Abwesenheit von Hause treffen. Nun könnte es ja in

Frage kommen, solche Zettel auszustellen; aber gegen solche Maßnahme ist bei früheren Besprechungen besonders geltend gemacht worden, daß es sich jeder Adressat verbitten würde, daß ein Zettel, auf dem steht, daß der Adressat einen Wechsel von so und so viel zu bezahlen habe, einer ungeeigneten Person übergeben oder an der Tür angeheftet wird.

Der Herr Abgeordnete Blell ist dann auf die Schließfächer gekommen und hat gesagt, diese würden so billig hergestellt, während die Post eine hohe Gebühr dafür rechne. Ich erinnere den Herrn Abgeordneten Blell aber an seine früheren Ausführungen, in denen er darlegte, daß man bei der Post nicht die Kosten für jeden einzelnen Dienstzweig betrachten, sondern das Ganze im Auge haben müßte. Bei den Schließfächern will er aber anders verfahren. Nun haben sich die Abonnenten für die Schließfächer während der kurzen Zeit ihres Bestehens bis auf 11 000 vermehrt, und was die Gebühren anbetrifft, so sind wir nicht teurer als unsere Nachbarländer. Die Schweiz erhebt 14,40 bis 24 Mark — diese Summe, 14,40 Mark, rührt von der Umrechnung von Franken in Mark her —, Österreich-Ungarn 19,20 Mark, Norwegen 15,80 bis 18 Mark, Belgien 9,60 bis 19,20 Mark. Also unsere Vergütungssätze sind nicht höher, sondern vielfach geringer als die unserer Nachbarn.

Dann ist gewünscht worden, wir möchten die Ansichtspostkarten mit schriftlichen Mitteilungen auf der Vorderseite nicht mit dem Ankunftsstempel bedrucken. Früher haben wir die Postkarten überhaupt nicht gestempelt und haben erst auf Wunsch des Handelsstandes die Stempelung eingeführt. Wir sind diesem Wunsche nachgekommen; aber wenn auf den Ansichtspostkarten das Bild nicht beschädigt werden soll, das Geschriebene auch nicht gestempelt werden soll, so bleibt gar kein Raum mehr zum Stempeln übrig. Wenn nun allgemein gewünscht werden sollte, daß die Postkarten überhaupt nicht mehr mit einem Ankunftsstempel versehen werden, so werde ich dem sehr gern nachkommen. Aber die Ansichtskarten allein herauszusuchen, das geht nicht, das würde die Post zu sehr belasten und eine Vermehrung des Personals verursachen.

Der Herr Abgeordnete Werner hat sich dann darüber gewundert, daß an den Ober-Postdirektionen keine Stellen für gehobene Unterbeamte vorhanden sind. Es ist schon mehrfach ausgeführt worden, daß die Unterbeamten in gehobenen Stellen solche leichte Verrichtungen ausführen sollen, die früher Beamte ausgeführt haben. Da nun bei den Ober-Postdirektionen derartige Verrichtungen nicht bestehen, können auch gehobene Stellen nicht eingerichtet werden. Aber keinem dieser Unterbeamten wird es verwehrt, wenn er es vorzieht, im praktischen Dienste eine gehobene Stelle zu bekommen, daß er in den praktischen Dienst zurücktritt. Meist geschieht dies nicht, weil die Unterbeamten lieber in den Ober-Postdirektionen beschäftigt werden, wo sie des Abends regelmäßig frei sind und auch des Morgens keinen Frühdienst haben. Sollte ein Schaffner einmal den Wunsch haben, aus der Ober-Postdirektion versetzt zu werden, so wird dieser Wunsch sicherlich erfüllt werden.

Es ist dann weiter vorgebracht worden, daß Postassistenten bei der Beförderung in Sekretärstellen einen Verlust erleiden. Ich glaube, dem Herrn Abgeordneten Werner ist da nicht ganz richtig berichtet worden. Es kann sich nur um eine Stellenzulage handeln, die an der Stelle haftet; sie kann natürlich, wenn der Beamte in eine andere Stelle kommt, ihm nicht belassen werden.

Was über die Militäranwärter zu sagen ist, hat ja bereits der Herr Kommissar des Reichsschatzamts ausgeführt. Ich möchte dem Herrn

Abgeordneten nur noch erwidern, daß uns wirklich kein Vorwurf gemacht werden kann, wenn wir da, wo wir nach den Bestimmungen nicht anders handeln können, solche Ansprüche zurückweisen; wenn der betreffende Beamte dann klagt und in allen Instanzen abgewiesen wird, dann sind wir gar nicht in der Lage, zahlen zu können.«

Der Abgeordnete Spahn nahm Bezug auf eine frühere Bemerkung des Staatssekretärs, er habe den Wunsch, daß die Postbeamten nicht zu früh heirateten, damit sie nicht nachher in pekuniäre Schwierigkeiten gerieten, und erklärte, es sei für ihn von Interesse, zu wissen, inwieweit dieser Gesichtspunkt sich nicht bloß bei der Post, sondern überhaupt bei den Staats- und Reichsbeamten geltend mache. Er sei in Besitz einer seines Wissens noch nicht veröffentlichten Statistik in bezug auf die Postbeamten gelangt, welche die soziale Lage dieser Beamten klar beleuchte. Nach dieser Statistik seien von den Ober-Postpraktikanten, die ein Lebensalter von 30 bis 35 Jahren hätten, 438,8 v. T. unverheiratet, während der Durchschnitt der Unverheirateten in der ganzen Bevölkerung im gleichen Lebensalter nach der Volkszählung von 1900 sich auf 219,8 v. T. stelle, so daß also bei den Postbeamten fast doppelt so viel Unverheiratete wie bei den nicht beamteten Männern vorhanden seien. Etwas günstiger lägen die Verhältnisse bei den im Alter von 35 bis 40 Jahren stehenden Postinspektoren und bei den Ober-Postinspektoren im Alter von 40 bis 45 Jahren. Auffallend groß sei das Mißverhältnis nur bei den Ober-Postpraktikanten.

Auffälliger noch als die angeführten Zahlen sei die Zahl der Kinder in den Familien, und wenn die Kinderzahl bei allen Beamtenklassen durchweg so ungünstig liege wie bei den Postbeamten und wenn die Kinderzahl durch die niedrigen Gehaltsverhältnisse der Beamten beeinflußt sein sollte, so sei das eine außerordentlich wichtige und ernste soziale Seite der Gehaltsfrage. Redner führte zum Beleg eine Reihe von Zahlen an. Von den verheirateten Ober-Postpraktikanten hätten 269 keine Kinder, 301 ein Kind, 154 zwei, 34 drei und 22 vier und mehr Kinder. Unter den verheirateten Inspektoren seien 122 kinderlos, 183 hätten ein Kind, 164 zwei, 70 drei und 35 vier und mehr Kinder. Im Durchschnitt entfielen auf den verheirateten Inspektor 1,52, auf den verheirateten Ober-Praktikanten gar nur 1,03 Kinder. Er ziehe zunächst keine Schlußfolgerungen, rege aber an, im Bundesrate zu prüfen, ob es möglich sei, für die andern Ressorts ähnliche Aufstellungen zu erlangen. Die Ergebnisse könnten für die Entschließungen des Reichstags über die Gehaltsverhältnisse Bedeutung erlangen.

Der Staatssekretär antwortete:

»Mir war es sehr interessant, von dieser Statistik, von der ich keine Kenntnis hatte, zu hören. Auch ich halte es für wünschenswert, einmal festzustellen, wie die Verhältnisse bei den anderen Verwaltungen liegen. Wenn man hier lediglich die Statistik der verheirateten höheren Postbeamten mit der Gesamtstatistik vergleicht, so könnte man doch zu einem falschen Schlusse kommen.

Ich bin der Meinung, daß wohl bei allen Verwaltungen die Beamten der höheren Karriere selten sich vor Ablegung der zweiten Prüfung verheiraten, und möchte glauben, daß die Zahl der verheirateten Assessoren nicht größer sein wird als die der Ober-Postpraktikanten. Für gewöhnlich sind die Herren, wie der Herr Vorredner richtig angeführt hat, 30 Jahre alt, wenn sie das Examen machen. Früher kamen sie, wie weiter richtig angeführt ist, schneller zu einem auskömmlichen Gehalt, um dann vielleicht

etwas früher zu heiraten. Aber mein Wunsch kann auch nur sein, daß einmal eine solche Statistik aufgestellt wird, um zu sehen, ob die Verhältnisse bei den übrigen Verwaltungen anders liegen als bei uns. Jedenfalls hat das mit dem unverheirateten Staatssekretär nichts zu tun.«

(Heiterkeit.)

Der Abgeordnete Krösell trat im Sinne der Resolution Patzig für die Ober-Postpraktikanten ein, empfahl Erhöhung des Mindestgehalts auf 2500 Mark und Verbesserung der Aufrückungsverhältnisse durch Vermehrung der Endstellen und u. U. durch Umwandlung der Inspektorstellen in Endstellen unter entsprechender Erhöhung des Gehalts. Ferner sei es angebracht, den Titel »Postassessor« einzuführen; bei dem Titel »Praktikant« könne man sich nichts Rechtes denken.

Der Abgeordnete Beck (Heidelberg) knüpfte nochmals an die Ausführungen der Abgeordneten Hug und Duffner über vermeintliche Zurücksetzung badischer Staatsangehöriger bei der Besetzung der höheren Postbeamtenstellen in Baden an. Er verkenne nicht, daß eine gewisse Besserung eingetreten sei, müsse aber die Anschauung bekämpfen, daß bei Besetzung jener Stellen nur Dienstalter und Qualifikation maßgebend sein dürften. Gerade diese Anschauung halte man in Baden für nicht ganz richtig. In der Konvention von 1871 sei ausdrücklich gesagt, daß für die Stellen, deren Besetzung vom Kaiser ausgehe und die besonders im § 8 der Konvention genannt seien, vorzugsweise auf badische Landesangehörige Rücksicht genommen werden solle. Das Wort »vorzugsweise« müsse doch auch einen Sinn, eine Bedeutung gehabt haben. Wollte man das vom Staatssekretär aufgestellte Prinzip allein gelten lassen, dann hätte das »vorzugsweise« gar keinen Sinn; denn dann würden die badischen Postbeamten in dem ihnen zukommenden Dienstalter und nach der von ihnen bewiesenen Qualifikation sowieso einrangiert. In Baden glaube man aber, daß diese Beamten ein Vorzugsrecht auf die dort zu besetzenden Stellen hätten, daß sie vorzugsweise berücksichtigt werden sollten. Die Besetzung der Stellen mit Badenern müsse die Regel, aber nicht, wie jetzt der Fall sei, die Ausnahme bilden. Es seien doch jetzt 111 angestammte badische Beamte vorhanden, welche die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie abgelegt hätten, darunter 56 Ober-Postpraktikanten und 26 Post- und Telegrapheninspektoren, und man werde wohl nicht sagen können, daß diese Herren nicht geeignet seien, höhere Stellen in richtiger und erfolgreicher Weise auszufüllen. Auch der Minister des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, auf den der Staatssekretär sich berufe, habe früher, als er noch Direktor im Ministerium gewesen sei, im Landtag ausdrücklich anerkannt, nach Meinung der Großherzoglichen Regierung wären in erster Linie den Badenern von Geburt die Stellen im badischen Lande einzuräumen.

In Baden herrsche in gewisser Beziehung die Meinung, der Entwickelung der badischen Verhältnisse werde vom Reichs-Postamte nicht genügend Rechnung getragen. Ob die Einrichtung neuer Postämter und namentlich die Überführung von Postämtern in eine höhere Klasse in Baden mit der Verkehrsentwickelung Schritt gehalten habe, sei doch zu bezweifeln. Die Zahl der Postämter I betrage 2,8 v. H. aller in Baden vorhandenen Postämter, während im Reiche sich die entsprechende Zahl auf 5,62 v. H. stelle; Baden bleibe also hinter dem Durchschnitte. In Karlsruhe habe man sich lange bemühen müssen, bis der 20 000 bis 30 000 Einwohner zählende Stadtteil am Bahnhof endlich ein Postamt erhalten habe, und in Pforzheim bemühe man sich ebenfalls schon lange um ein selbständiges Telegraphenamt.

Die Antwort des Staatssekretärs lautete:

»Ich muß auf die soeben gehörten Ausführungen in derselben Weise wie gestern hier erklären, daß absolut kein Grund vorliegt, der Reichs-Postverwaltung vorzuwerfen, daß sie in Baden bei Besetzung der Stellen, bei Vermehrung der Ämter nicht in derselben Weise vorgeht wie im übrigen Reichs-Postgebiete. Ich muß weiter den Vorwurf entschieden zurückweisen, daß von der Verwaltung nicht nach der Konvention verfahren werde, insbesondere, daß die badischen Beamten nicht so avancieren wie ihre Kollegen im übrigen Reichs-Postgebiete. Ich habe bereits gestern Zahlen gegeben und möchte auch heute dem hohen Hause einige Zahlen anführen.

Nach dem Stande vom Mai 1905 waren im Großherzogtum Baden 207 Stellen vom Ober-Postdirektor bis zum Postmeister vorhanden, davon waren 159 mit Badenern, 46 mit Nichtbadenern besetzt, 2 Stellen waren unbesetzt. Von badischen Landesangehörigen hatten nach dem Stande vom Mai v. J. 103 die höhere Verwaltungsprüfung bestanden, davon waren in Baden 90, außerhalb Badens 13 beschäftigt. Ich habe gestern auch bereits angeführt, es könne nicht verlangt werden, daß Badener, die nicht dazu geeignet sind, in die höheren Stellen kommen, sondern hierbei müsse in erster Linie entscheidend sein, ob die Anwärter die nötige Befähigung für die höheren Stellen haben. Die Badener können doch nicht in der Weise begünstigt werden, daß sie in Stellen kommen, die sie nicht ausfüllen können. Also dieser Vorwurf ist ungerechtfertigt. Und wenn der Herr Vorredner sich auf den Minister v. Marschall beruft, der früher eine abweichende Erklärung abgegeben habe, so muß ich ihm ins Gedächtnis zurückrufen, daß auch der Staatsminister v. Brauer in früheren Jahren die Erklärung abgegeben hat, die Reichs-Postverwaltung gehe vollkommen loyal vor und man könne nicht verlangen, daß gewissermaßen eine Anciennitätsenklave für die höheren Beamten in Baden geschaffen werde.

Was das Verhältnis der Zahl der Postämter I. Klasse in Baden und im Reichs-Postgebiete betrifft, so bestanden solche Ämter im Jahre 1872 in Baden 16, im Jahre 1905 21; es hat also eine Vermehrung um 31,2 v. H. stattgefunden. Im sonstigen Reichs-Postgebiete waren im Jahre 1872 542 und im Jahre 1905 752 Postämter I. Klasse vorhanden, das ist eine Vermehrung um 38,7 v. H.; also der Unterschied ist auch bezüglich dieser Ämter nur gering. Ich habe bereits gestern ausgeführt, daß man mit der Vermehrung der Ämter in den einzelnen Landesteilen nicht prozentweise vorgehen kann, sondern daß man den tatsächlichen Verhältnissen und Bedürfnissen Rechnung tragen muß.

Nimmt man die Telegraphenämter I. Klasse, so hatte Baden im Jahre 1877 — nach der Vereinigung der Telegraphie mit der Post — zwei solcher Ämter, im Jahre 1905 deren fünf; es hat also eine Vermehrung um 150 v. H. stattgefunden. Im übrigen Reichs-Postgebiete haben im Jahre 1877 42 Telegraphenämter I. Klasse bestanden, im Jahre 1905 89; die Vermehrung beträgt hier also nur etwa 112 v. H. Die gesamte Vermehrung der Verkehrsämter I. Klasse aller Kategorien hat, wie ich schon gestern ausgeführt habe, in Baden 40 v. H., im übrigen Reichs-Postgebiete 42,9 v. H. betragen. Solchen Zahlen gegenüber kann man doch nicht behaupten, Baden sei nach der Richtung hin vernachlässigt worden; das ist eine Behauptung, die absolut unhaltbar ist.

Wenn der Herr Vorredner weiter angeführt hat, es hätte viel Mühe gemacht, bis in Karlsruhe das fünfte Postamt eingerichtet worden sei — ja, meine Herren, es wird im Reichstage viele Herren geben, die in Orten wohnen, wo neue Postämter auch erst nach längerer Zeit, nach eingehendster

Prüfung der Bedürfnisfrage eingerichtet worden sind. Was Pforzheim anbetrifft, so weiß der Herr Vorredner vielleicht nicht, daß die mit dem Postamte vereinigte Telegraphenbetriebstelle in Pforzheim unter den Telegraphenbetriebstellen dieser Art erst an sechster Stelle steht, also vor Pforzheim gibt es im Reichs-Postgebiete noch fünf Betriebstellen, die, ungleich bedeutender als diese, noch nicht umgewandelt werden. Ein selbständiges Telegraphenamt hat in Pforzheim schon deshalb noch nicht eingerichtet werden können, weil bis jetzt keine Möglichkeit war, den nötigen Erweiterungsbau auszuführen, der aber dieses Jahr auf dem Etat steht und ausgeführt werden soll.

Nach alledem muß ich mich dahin resümieren, wie ich das gestern bereits getan: alle diese Vorwürfe und Anklagen gegen die Reichs-Postverwaltung entbehren jedes Grundes.«

Der Abgeordnete Dasbach schloß sich den Ausführungen des Abgeordneten Dr. Marcour über den Postzeitungstarif an. Die Postverwaltung habe als richtigen Grundsatz anerkannt, daß die Leistung der Post den einzigen Maßstab bilde, nach dem die Gebühr zu berechnen sei. Nun leiste die Post dreierlei; ihre Leistungen seien dementsprechend zu bestimmen nach dem Gewichte der beförderten Zeitungen, dann nach der Häufigkeit des Erscheinens, nach der Zahl der Nummern in der Woche und drittens nach der Entfernung, auf welche die Zeitung befördert werde. Beim jetzt geltenden Tarife seien nur die beiden ersten Leistungen berücksichtigt; die Gebühr werde ohne Rücksicht auf die Entfernung berechnet. Für eine Zeitung, die von Königsberg nach Basel, auf eine Entfernung von 1100 km, zu befördern sei, sei genau so viel zu bezahlen wie für eine Zeitung, deren Beförderung nur eine Stunde weit erfolge, wie z. B. von Berlin nach Potsdam. Da der Tarif nicht weniger einbringen sollte als der frühere, so habe man die Belastung der kleinen Zeitungen, die nur auf geringe Entfernungen befördert würden, zu hoch gegriffen. Niemand verlange, daß die Post weniger bekommen solle, als der jetzige Tarif einbringe; man könne ihr sogar noch 10 v. H. mehr zugestehen.

Zeitungen, die in großen Paketen befördert würden, seien doch keine Briefe, für die ein einheitliches Porto aus Zweckmäßigkeitsgründen notwendig sei. Wenn recht viele Zeitungen von Berlin durch das ganze Reich gingen, so entständen zweifellos der Post dadurch erheblich mehr Ausgaben als durch eine Beförderung auf kurze Entfernungen. Zu diesen Mehrausgaben würden nun indirekt die kleinen Zeitungen herangezogen, die fast alle ihre Postabonnenten in der ersten Zone, also innerhalb der ersten 75 km vom Verlagsorte hätten. Von diesen Zeitungen hätten doch die politischen Parteien große Vorteile. Redner bat zum Schlusse, daß der Staatssekretär einmal ausrechnen lasse, wieviel der vorgeschlagene Zonentarif einbringen würde.

Der Abgeordnete Merten verteidigte die auf Besserstellung der Beamten gerichteten Resolutionen. Zu den Resolutionen über die Sonntagsruhe äußerte der Redner sich dahin, daß der Postanweisungsdienst am Sonntag in kleinen Orten nicht zu entbehren sei; seine Aufhebung würde nicht im Interesse der kleineren Bevölkerung, der Arbeiter, der unzähligen Sachsengänger usw. liegen. Die am Vorabende der Sonn- und Feiertage eingelieferten Massen-Drucksachen erst am folgenden Werktage befördern zu lassen, würde eine Benachteiligung des Verkehrs und der Geschäftswelt sein. Die Absender solcher Drucksachen rechneten gerade darauf, daß diese am Sonntag in die Hände der Empfänger kämen, da sie dann eher beachtet würden als an Wochentagen.

Der Redner berührte dann noch die Klagen über die Fernsprechverbindung zwischen Berlin und Königsberg und verwandte sich lebhaft für eine Verbesserung der Posteinrichtungen in den nördlichen Stadtteilen von Berlin. Für den Stadtteil Gesundbrunnen sei ein zweites Postamt nötig.

Der Abgeordnete Dr. Becker (Hessen) ging näher auf die Dienstverhältnisse der Postbeamten in den Kolonien ein. Die vorgelegte Denkschrift gebe Aufschlüsse über die Zahl, das Diensteinkommen und das Lebensalter dieser Beamten, lasse aber im unklaren über die eigentlichen Dienstverhältnisse, über die Dienststundenzahl, den Erholungsurlaub und über die Sonntagsruhe. Es sei dringend erwünscht, daß den in den Kolonien tätigen Postbeamten keine allzu große Arbeitszeit und Arbeitslast auferlegt, und daß ihnen anderseits wenigstens ein angemessener Urlaub in den Kolonien gewährt werde.

Was das Diensteinkommen anlange, so bedauere er lebhaft, daß darin eine Gleichstellung mit den Gouvernementsbeamten noch nicht erreicht sei. Das Gehalt der Gouvernementsbeamten betrage zwar im ersten Jahre nur 5400 Mark, steige aber bereits im zweiten Jahre auf 5900 Mark und erreiche schon nach fünf Jahren die Höhe von 7500 Mark, während das Gehalt der Postbeamten, solange sie in den Kolonien seien, gleichmäßig 6000 Mark betrage. Die Gouvernementsbeamten erhielten ferner schon nach der ersten Dienstperiode für den Urlaub in die Heimat eine Reisebeihilfe von 1400 Mark, die nach einer zweiten Dienstperiode sich auf 1600 Mark erhöhe. Den Postbeamten werde eine solche Beihilfe nicht gewährt.

Der Redner trat dann dafür ein, daß unter Berücksichtigung der örtlichen Klima- und Gesundheitsverhältnisse den in den Kolonien beschäftigten Postbeamten ebenso wie den übrigen Kolonialbeamten das Heiraten gestattet werden möge. Die Gouvernementsverwaltung sei bestrebt, in erster Linie gerade verheiratete Beamte in die Kolonien zu ziehen, und gewähre den Beamten Reisebeihilfen für die Frau oder für die Braut. Jede deutsche Frau, die in ein deutsches Schutzgebiet komme, hebe dessen kulturelles Niveau. Die große Mehrheit des Hauses werde bereit sein, die zur Herstellung ordentlicher, schöner Familienwohnungen bei den Postämtern unserer Kolonien erforderlichen Mittel zu bewilligen.

Der Staatssekretär entgegnete:

»Ich möchte darauf erwidern, daß ich glaube gestern schon ausgeführt zu haben, daß das Verheiratetsein auch für die Postbeamten kein Hinderungsgrund sein soll, in die Kolonien zu gehen. Ich habe aber, wie ich auch in der Kommission ausgeführt habe, schon gesagt, daß die Verhältnisse betreffs der Postbeamten etwas anders liegen als bei den anderen Beamten: daß wir besonders junge Beamte hinausschicken, daß die Beamten gewöhnlich nicht mehr als eine Periode draußen zubringen, um dann ihre Examina hier abzulegen, daß der Postdienst wegen der nicht zu vermeidenden häufigeren Versetzungen eine besonders große Beweglichkeit verlangt. Das sind die Gründe gewesen. Aber daß das Verheiratetsein an sich künftig kein Grund sein soll, geeignete Bewerber auszuschließen, soweit es sich um Stellungen handelt, bei denen dienstliche und örtliche Verhältnisse nicht entgegenstehen, das will ich hier aussprechen.

Der Herr Vorredner ist dann darauf gekommen, daß die Gehälter der Postbeamten in den Kolonien anders bemessen seien als die der Gouvernementsbeamten. Das gebe ich ohne weiteres zu; daran ist bisher festgehalten, weil die Anfangsgehälter der Postbeamten höher bemessen sind als die der Gouvernementsbeamten. Die Postbeamten, die gewöhnlich nur zwei Jahre draußen sind, kommen besser fort, wenn sie in jedem Jahre 6000 Mark

beziehen, als die Gouvernementsbeamten, die, wie der Herr Vorredner richtig dargelegt hat, im ersten Jahre 5400 und im zweiten 5900 Mark und erst in späteren Jahren höhere Vergütungen beziehen. Die Verhältnisse der Gouvernementsbeamten haben sich inzwischen geändert. Früher bekamen diese die erste Zulage nach zwei Jahren, die übrigen Zulagen nach je $1\frac{1}{2}$ Jahren; jetzt sind diese Fristen verkürzt. Meinerseits steht dem gar nichts entgegen, die Gehälter der Postbeamten mit denen der Gouvernementsbeamten gleich zu bemessen. Es ist lediglich geschehen, weil die Postbeamten bei dem gegenwärtigen System durchschnittlich besser fortkommen als die Gouvernementsbeamten; denn wenn die Herren am Schlusse der Statistik die Zahlen ansehen, so haben 73 Postbeamte lediglich nur eine Dienstperiode und nur 10 eine zweite und 6 eine dritte durchgemacht. Diese letzten würden zweifellos besser weggekommen sein, wenn sie nach den Grundsätzen der Gouvernementsbeamten behandelt worden wären. Ich werde die Sache von neuem prüfen.«

Der Abgeordnete Zubeil beschwerte sich darüber, daß in Schwerin die Post dem Staatsanwalt in unberechtigter Weise Auskunft über drei an einen sozialdemokratischen Vertrauensmann gerichtete Paketsendungen gegeben und so der Staatsanwaltschaft Polizeidienste geleistet habe. Der Redner brachte dabei einige Fehlleitungen von Briefen zur Sprache und trug dann verschiedene Klagen vor über die Unterbeamtenverhältnisse im Schweriner Ober-Postdirektionsbezirke.

Der Staatssekretär erwiderte:

»Der Herr Vorredner hat der Postverwaltung in Schwerin den Vorwurf gemacht, daß sie in ungesetzlicher Weise über Postsendungen Auskunft gegeben habe. Mir ist der Fall nicht bekannt, und ich muß annehmen, daß der Herr Vorredner falsch unterrichtet ist und das Postamt nicht gegen die gesetzlichen Bestimmungen verstoßen hat. Ich werde aber die Sache weiter verfolgen.«

Die Diskussion über den Titel 1 und die dazu gestellten Resolutionen wurde geschlossen und der Titel bewilligt. Dabei wurden angenommen die Resolution Kern und Genossen (vgl. S. 193 des Archivs) und nachstehende Resolution Patzig und Genossen, »den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, eine Reform des Besoldungswesens der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung herbeizuführen, damit

1. die Militärdienstzeit in der Weise angerechnet wird, daß Militär- und Zivilanwärter in gleicher Gesamtdienstzeit auch gleiche Besoldung haben;
2. das Wohnungsgeld der unteren und mittleren Beamten der vollen Vergütung der Mieten möglichst nahekommt;
3. den Ober-Postpraktikanten die auskömmlicheren Bezüge, die sie vor Einführung des Dienstaltersstufensystems hatten, und den Postinspektoren und Telegrapheninspektoren ein wesentlich höheres Anfangsgehalt wieder gewährt wird;
4. die Ober-Postinspektoren und Postdirektoren zu einer einheitlichen Besoldungsklasse, steigend bis zu einem Höchstgehalte von 6000 Mark, vereinigt werden, unter Einrichtung von angemessenen Zulagen für die leitenden Stellen in wichtigeren Verkehrsämtern,

   in der Zwischenzeit jedoch durch besondere Zulagen, insbesondere zugunsten der nach dem 1. April 1895 angestellten Militäranwärter und der Ober-Postpraktikanten die Härten der gegenwärtigen Besoldungsweise tunlichst gemildert werden«.

Angenommen wurde ferner eine Resolution Kopsch und Genossen, »den Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstag eine Denkschrift über die Wirkungen des Dienstaltersstufensystems auf die Besoldungsverhältnisse der mittleren Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vorzulegen und dabei anzugeben, welche Mittel es im einzelnen für jede Beamten- und Unterbeamtenklasse erfordert, wenn die ersten Dienstaltersstufen von drei auf zwei Jahre abgekürzt werden«.

Dem Reichskanzler wurden überwiesen:

a) zur Berücksichtigung die Resolutionen, wonach »den Beamten und Unterbeamten die Zeit, welche sie in Erfüllung der aktiven Dienstpflicht im stehenden Heere oder in der Marine gedient haben, bis zum Höchstmaße von drei Jahren auf das Besoldungsdienstalter angerechnet« und »die in den Subalterndienst übernommenen Militäranwärter, welche bei der Gendarmerie oder Schutzmannschaft etatsmäßig angestellt waren, in gleicher Weise wie die übrigen Militäranwärter bei Feststellung ihrer Anciennität um ein Jahr zurückdatiert werden sollen, sobald sie die etatsmäßige Anstellung erhalten«;

b) zur Erwägung die Resolution, wonach der im Postbetriebsdienste nach 8 Uhr abends und an Sonn- und Feiertagen abzuleistende Dienst auf die Arbeitszeit der Postbeamten und Unterbeamten anderthalbfach angerechnet werden soll.

Die zu Titel 4 vorliegende weitere Resolution Kopsch, »den verbündeten Regierungen gegenüber die Bereitwilligkeit auszusprechen,

1. den Post- und Telegraphensekretären (Titel 21) Gehälter von 2000 bis 3800 Mark,
2. den Bureaubeamten II. Klasse (Titel 4 und 18), den Ober-Post- und Ober-Telegraphenassistenten, Post- und Telegraphenassistenten (Titel 22) sowie den Vorstehern von Postämtern III. Klasse (vollbeschäftigten Postverwaltern, Titel 23) Gehälter von 1800 bis 3300 Mark zu bewilligen«,

wurde abgelehnt.

Bei Titel 18 (Rendanten der Ober-Postkassen usw.) trat der Abgeordnete Eickhoff dafür ein, daß den Ober-Postkassenrendanten, die das höhere Verwaltungsexamen bestanden haben, der Charakter als Postrat anstatt des Charakters Rechnungsrat verliehen werde, um sie auch äußerlich als Beamte der höheren Laufbahn zu kennzeichnen.

Bei Titel 20 (Vorsteher von Postämtern I. Klasse usw.) bemängelte der Abgeordnete Dr. Marcour, daß die neu vorgesehene pensionsfähige Zulage von 600 Mark für Vorsteher von großen Post- und Telegraphenämtern außerhalb Berlins nur für Vorsteher von Postämtern in Großstädten bestimmt sei. Er halte es für richtiger, daß auch hierbei nach dem Dienstalter vorgegangen, die Zulage also auch an Vorsteher von Ämtern in mittleren Städten gegeben werde.

Dem trat der Staatssekretär mit nachstehender Erklärung entgegen:

»So wohlwollend die Bemerkungen des Herrn Vorredners sind, so muß ich mich doch entschieden dagegen aussprechen, daß eine derartige Zulage nach dem Alter verteilt wird. Diese Zulage — ich freue mich, daß es mir gelungen ist, sie durchzusetzen — soll gegeben werden an diejenigen, die wirklich die große Arbeit haben, also an die Direktoren der verantwortungsvollsten Ämter, und ich glaube, daß es überall Usus ist, daß diejenigen Beamten, die das schwerere Amt haben, auch eine besondere Vergütung bekommen; sonst würde gar kein Ausgleich dafür sein, daß die Herren sich

in größeren und verantwortungsvolleren Ämtern eher abnutzen als in den kleineren. Ich möchte Sie also dringend bitten, es dabei zu belassen.«

Der Abgeordnete Kopsch bekämpfte die in Aussicht genommene Umwandlung des Postamts II in Zielenzig in ein Postamt I. Nach den Verkehrsverhältnissen sei für diese Umwandlung kein Bedürfnis vorhanden, wohl aber liege in der Umwandlung eine Härte gegen den bisherigen Postmeister, der ohne Grund seine Stelle aufgeben müsse.

Der Staatssekretär erwiderte:

»Ich verstehe eigentlich nicht, weshalb der Herr Abgeordnete Kopsch, der doch auch den Antrag gestellt hat, man möchte die höheren Endstellen in der Postverwaltung vermehren, nun sagt: hier ist ein Amt, welches nach meinen Begriffen nicht verdient, ein Postamt I. Klasse zu werden.

(Sehr gut! rechts.)

Die Reichs-Postverwaltung geht so weit, wie sie es irgend verantworten kann, mit der Schaffung von Endstellen, und sie ist bei der Prüfung der Ämter, die sich für Postdirektorenstellen eignen könnten, zu der Überzeugung gekommen, daß dazu auch Zielenzig gehört, und schlägt Ihnen das vor. Jetzt sagen Sie wieder: dieser Vorschlag ist unbegründet, den müssen wir ablehnen! Ja, meine Herren, wir können weiter nichts tun, als nach reiflicher Überlegung in dem Bewußtsein, mit den Ausgaben nicht zu weit zu gehen, anderseits aber auch den Avancementsverhältnissen Rechnung zu tragen, Ihnen Vorschläge machen, und ich möchte das hohe Haus bitten, dem Vorschlage der Umwandlung des Postamts Zielenzig zuzustimmen.«

Auf eine Anfrage des Abgeordneten Eickhoff, ob das Postamt in Zielenzig mit einem Fachmann und nicht mit einem ehemaligen Offizier besetzt werden solle, und auf eine weitere Bemerkung des Abgeordneten Kopsch, daß der Umwandlung nur zugestimmt werden könne, wenn der Nachweis einer Verkehrssteigerung erbracht werde, und daß bei allen derartigen Umwandlungen auf die gegenwärtigen Inhaber der Stellen Rücksicht genommen werden müsse, erklärte der Staatssekretär folgendes:

»Meine Herren, es ist beinahe selbstverständlich, daß bei jeder Umwandlung der Beamte, der vielleicht lange Jahre schon am Orte ist, es nicht angenehm empfindet, wenn er versetzt werden muß. Aber das kann doch für Sie nicht entscheidend sein. Nun sind wir zu der Überzeugung gekommen: es ist notwendig, hier ein Postamt umzuwandeln. Rücksicht wird bei der Unterbringung der frei werdenden Postmeister auf deren Wünsche genommen, soweit die Verhältnisse das irgend gestatten.

Auch kann es doch nicht für Sie entscheidend sein, ob es sich um ein Zivil- oder Militärpostamt handelt, und in diesem Falle handelt es sich lediglich um ein Zivilpostamt. Wir sind ja doch gar nicht in der Lage, ohne weiteres die Zahl der Militärpostämter zu vermehren.«

Der Abgeordnete Bruhn brachte Wünsche der Ober-Postassistenten und Postassistenten, betreffend die Zulassung zur Sekretärprüfung zur Sprache und

der Abgeordnete Merten trat dafür ein, daß den Assistenten und Oberassistenten beim Übertritt in den Kanzleidienst nicht der Titel »Kanzlist« beigelegt, sondern ihr bisheriger Amtstitel belassen werde.

Der Abgeordnete Bargmann kam auf die Wünsche der Postverwalter zurück, daß sie nach Ablegung der Sekretärprüfung unter Wahrung des Sekretärdienstalters so lange in der Postverwalterstelle belassen werden möchten, bis sie in eine Postmeisterstelle aufrücken könnten.

Bei Titel 52 (Für Arbeiten zum Bau und zur Unterhaltung der Telegraphenlinien usw.) nahm der Unterstaatssekretär Sydow das Wort zu folgenden Ausführungen:

»Ich möchte mir nur erlauben, in Kürze einige Anfragen, die den technischen Telephondienst betreffen und im Laufe der heutigen Debatte gestellt worden sind, zu beantworten. Es war von einer Seite darauf hingewiesen worden, daß die Verständigung der an das hiesige Amt Charlottenburg angeschlossenen Teilnehmer insofern zu wünschen übrig ließe, als mitunter ein Mithören aus benachbarten Leitungen einträte. Ich kann diese Tatsache nicht bestreiten; mir ist bekannt, daß das hin und wieder vorkommt. Wir sind hier in Berlin, wie den Herren wohl bekannt ist, mit dem Umbau des ganzen Netzes auf Doppelleitung seit Jahren befaßt und damit hängt auch die Änderung der Einrichtungen in den hiesigen Fernsprechvermittelungsämtern zusammen. Auch das Amt Charlottenburg sieht noch einer Umwandlung entgegen. Sein Umbau ist bereits in Angriff genommen, und ich hoffe, nachdem dieser vollendet sein wird, werden auch die erwähnten Beschwerden beseitigt sein.

Dann ist von einer anderen Seite der Wunsch um Vermehrung der Verbindungen nach dem Osten, besonders nach Königsberg, ausgesprochen worden. Gewiß ist die Verwaltung bestrebt, nach allen Richtungen die im Bedürfnisse liegende Vermehrung der Fernleitungen eintreten zu lassen. In den letzten Jahren ist aber mit dem Verkehre das Verlangen nach der Vermehrung so gestiegen, daß die Verwaltung angesichts der Finanzlage sich genötigt gesehen hat, einen Teil der Wünsche zurückzustellen. Die Ober-Postdirektionen hatten für Fernleitungen in diesem Jahre allein 30 Millionen Mark angemeldet, und ich gestehe, wir waren der Reichs-Finanzverwaltung sehr dankbar, als sie uns im laufenden Jahre eine Erhöhung um $6^1/_2$ Millionen, d. h. auf 15 Millionen, bewilligt hat. Die größte Belastung der Leitungen liegt, wie das sehr leicht erklärlich ist, in den Verbindungen nach dem Westen. Aber darüber werden wir die Verbindungen nach dem Osten zu vermehren nicht versäumen. Für das folgende Jahr ist eine neue direkte Verbindung zwischen Berlin und Königsberg in Aussicht genommen und wird zur Ausführung kommen.

Endlich wäre noch eine Frage, die der Herr Abgeordnete Rogalla v. Bieberstein gestellt hat, zu beantworten, nämlich die Frage, inwieweit wir bei Umwandlung von Vermittlungsanstalten zum Doppelleitungsbetrieb einzelne Anschlüsse auf Einzelleitung bestehen lassen können. Im allgemeinen halten wir das nicht für wünschenswert, weil der Betrieb ein einheitlicher sein muß und die Verständigung für die auf Einzelleitung belassenen Teilnehmer eine weniger gute ist als für die, deren Anschlüsse auf Doppelleitung umgewandelt werden. Man kann sich auch nicht lediglich damit helfen, zu sagen: wenn der Betreffende einverstanden sei, so möge er die Folgen tragen; denn die Folgen tragen auch die, welche am anderen Ende der Leitung mit ihm verbunden sind. Wo indessen aus der mit der Umwandlung auf Doppelleitung bei solchen langen Anschlußleitungen verbundenen Kostenerhöhung besondere Härten entstehen, sind wir solchen Wünschen ausnahmsweise entgegengekommen. Eine Einschränkung findet das nur da, wo Systeme verwendet werden, die überhaupt nur mit Doppelleitung betrieben werden können, wie das Zentralbatteriesystem oder das Selbstanschlußsystem.«

Vom Abgeordneten Müller (Sagan) wurde nochmals auf die Mangelhaftigkeit der Fernsprechverbindung zwischen Berlin und Königsberg (Pr.)

hingewiesen und um möglichst baldige Herstellung der geplanten dritten direkten Fernsprechleitung zwischen den beiden Städten gebeten.

Zu Titel 63 (Vergütungen an auswärtige Post- und Telegraphenbehörden usw.) führte der

Abgeordneter Patzig, Berichterstatter der Budgetkommission für den Postetat, folgendes aus. Die vorgesehene Steigerung der Ausgaben um 5,3 Millionen Mark sei insofern nur scheinbar, als der Titel infolge von Etatsüberschreitungen in den letzten Jahren schon nahe an die 20 Millionen herangekommen sei. Für 1905 werde die Ausgabe wahrscheinlich 19 Millionen erreichen; veranschlagt seien für 1905 nur 15,6 Millionen. Die Ursache dieser bedeutenden Steigerung bestehe darin, daß der Verkehr mit den weit entfernten Ländern bedeutend zugenommen habe, zunächst aus Anlaß der kriegerischen Ereignisse in Asien und Afrika, ferner, daß ein zweites deutsches Kabel nach Amerika gelegt worden und infolgedessen ein großer Teil des Telegrammverkehrs europäischer Länder auf die deutsch-amerikanischen Kabel übergegangen sei. Dies bedeute zwar eine große Steigerung der Einnahme, bedinge aber auch eine große Erhöhung der an die Kabelunternehmungen zu zahlenden Beträge. Im Jahre 1904 hätten allein die Zahlungen an die deutsch-atlantische Gesellschaft 1,3 Millionen und die an die deutsche Seetelegraphengesellschaft etwas über 1 Million mehr betragen als im Jahre 1903. Der Ansatz von 20 Millionen rechtfertige sich schon im Hinblick auf die Kabelverbindungen.

Bei den einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats nahm der Abgeordnete Patzig als Berichterstatter der Budgetkommission wiederholt das Wort. Die Summe der einmaligen ordentlichen Ausgaben betrage 2,75 v. H. der Einnahmen. Diese Verhältnisziffer entspreche dem Durchschnitte der letzten Jahre, über welche bereits Rechnung gelegt sei; die Ziffer habe für 1903: 2,85, für 1904: 2,67 v. H. betragen.

In der Kommission sei es als wünschenswert bezeichnet worden, daß nicht etwa in Zeiten finanzieller Knappheit und wegen einer solchen die Schaffung neuer Anlagen gehindert werde. Gerade in minder günstigen Finanzverhältnissen müsse für neue, werbende Kraft in sich tragende Anlagen Geld genug ausgegeben werden, um künftige Mehreinnahmen vorzubereiten.

Bei den einmaligen Ausgaben des außerordentlichen Etats begründete derselbe Abgeordnete die für Fernsprechzwecke, 5. Rate, geforderten Mehraufwendungen und empfahl die Bewilligung. Hier werde in der Tat eine werbende Anlage geschaffen, die in nicht zu ferner Zeit auch die Rentabilität der Postverwaltung erhöhen werde.

In der hierauf eröffneten Diskussion über Titel 1 der Einnahmen und die von der Budgetkommission dazu vorgeschlagenen Resolutionen berichtete der Abgeordnete Patzig über die in der Kommission gepflogenen Verhandlungen. Die Bewilligung des Titels mit dem angesetzten Betrage von 508 Millionen werde befürwortet. Von 1902 bis 1904 seien gestiegen die Portoeinnahmen von 327,57 Millionen auf 355,15 Millionen, die Telegraphengebühren von 32,30 auf 36,22 Millionen und die Fernsprechgebühren von 46,09 auf 62,87 Millionen. Nehme man das für diese drei Jahre sich ergebende Steigerungsverhältnis von durchschnittlich jährlich 3,5 v. H. bei den Posteinnahmen, 5 v. H. bei den Telegrapheneinnahmen und 12 bis 15 v. H. bei den Fernsprechgebühren als Grundlage, so komme man für 1906 ziemlich genau auf eine Einnahme von 508 Millionen. Eine Erhöhung dieses Ansatzes sei in der Kommission nicht in Anregung gekommen.

Bei den vorgelegten Resolutionen handele es sich zunächst darum, die Portofreiheit für die Paketsendungen, die der Soldat absendet, soweit sie seinem eigenen Bedarfe dienen, ebenso einzuführen, wie sie für die Paketsendungen an Soldaten besteht, und das zulässige Gewicht von 3 kg auf 5 kg. für beide Richtungen zu erhöhen. Diesem Antrage sei mit Mehrheit zugestimmt worden.

Die zweite Resolution verlange eine »weitgehende Verbilligung« der Fernsprecheinrichtung und -benutzung für die Landbezirke und kleineren Orte. An dem Worte »Verbilligung« sei Anstoß genommen worden; man habe dafür das Wort »Erleichterung« vorgeschlagen. Mit dieser Änderung und dem Zusatze »eventuell unter gerechter Repartierung der Kosten zwischen Stadt und Land« werde die Resolution zur Annahme empfohlen.

Der dritten Resolution, welche die Vorbereitung der Abschaffung des Bestellgeldes beim Paket- und Postanweisungsverkehre fordere, sei in der Kommission trotz des Widerspruchs der Verwaltung von der Mehrheit zugestimmt worden. Er habe namens der Kommission die Annahme zu empfehlen.

Endlich sei zur Sprache gekommen, daß das Privileg der Portofreiheit fürstlicher Personen in einer Weise ausgenutzt werde, die mit dem Sinne der Verleihung solchen Vorrechts nicht vereinbar sei. Seitens der Verwaltung sei versichert worden, daß zur Zeit eine andere als durchaus loyale Benutzung des Privilegs nicht stattfinde. Gleichwohl schlage die Kommission vor, eine Untersuchung zu verlangen, ob und inwieweit das Privileg eingeschränkt werden kann.

Zu der zweiten Resolution nahm hierauf noch der Abgeordnete Graf v. Oriola das Wort. Das Gefühl, gegenüber den großen Städten in bezug auf die Benutzung des Fernsprechers unbillig behandelt zu werden, sei bei den Bewohnern des platten Landes nicht nur in Ostpreußen, sondern auch im übrigen Deutschland vorhanden. Innerhalb eines kleinen Fernsprechnetzes bis zu 50 Teilnehmern koste ein Gespräch durchschnittlich 10,7 Pfennig, in einem Fernsprechnetze von 101 bis 200 Teilnehmern aber nur 5 Pfennig. Zur Abhilfe seien zwei Vorschläge gemacht worden. Der eine Vorschlag gehe dahin, in Erwägung zu ziehen, ob nicht die zur Zeit bestehenden kleineren Ortsfernsprechnetze in größere Bezirksfernsprechnetze mit Städten als Zentrale zusammengefaßt werden könnten. Der zweite Vorschlag sei darauf gerichtet, daß auch bei Ortsnetzen mit weniger als 50 Privatanschlüssen eine Zahlung der Grund- und Gesprächsgebühr zugelassen und auf die bestimmungsmäßige Mindestzahlung von 80 Mark die Gebühr für die vermittelten Ferngespräche der ersten Zone angerechnet werde. Der Redner verzichtete mit Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse des Reichs darauf, weitergehende Vorschläge zu machen, bat aber, daß die Reichs-Postverwaltung die Angelegenheit im Auge behalten möge.

Der Staatssekretär erwiderte:

»Meine Herren, der Unterstaatssekretär Sydow hat Ihnen ja bereits in der Kommission vorgetragen, daß nach mancher Richtung hin Bedenken dieser Resolution entgegenstehen. Wir haben eben neue Bedenken gegen diese Bedenken gehört und die ganze Frage ist eine so schwierige und wichtige, daß sie eingehender Prüfung bedarf. Ich verspreche Ihnen aber, daß wir uns sehr eingehend und nachhaltig damit beschäftigen werden, ob und in welcher Weise die nach mancher Richtung hin wünschenswerten Erleichterungen stattfinden können.«

(Bravo!)

Auf eine Bemerkung des Abgeordneten Eickhoff darüber, daß seitens der Reichs-Postverwaltung weder auf seine noch auf die Anregungen des

Abgeordneten Kaempf, betreffend eine Abänderung der Weltportosätze, geantwortet worden sei, gab der Staatssekretär folgende Erklärung ab:

»Ich möchte dem Herrn Vorredner erwidern, daß es selbstverständlich immer das Bestreben der deutschen Postverwaltung ist, nach Möglichkeit die Verkehrsverhältnisse mit dem Auslande zu verbessern. Es ist auch unserseits für den Weltpostkongreß der Vorschlag gemacht worden, für Briefe die Gewichtsstufe von 15 auf 20 g zu erhöhen, was bereits eine wesentliche Verbilligung sein würde. Ob und inwieweit aber die Verhältnisse gestatten, so weit zu gehen, wie der Herr Abgeordnete Kaempf vorgeschlagen hat, ist mir sehr zweifelhaft bei unseren gegenwärtigen Verhältnissen und bei den Verhältnissen der sämtlichen anderen Staaten. Der Satz ist ja richtig, daß die Verbilligung und Erleichterung des Verkehrs eine Vermehrung hervorruft. Aber ich habe schon mehrfach, auch in der Kommission, zum Ausdrucke gebracht, daß es eine Täuschung wäre, anzunehmen, daß die Vermehrung nun auch sofort eine größere Einnahme und ein besseres finanzielles Resultat herbeiführen werde. Es ist im Auslande sowohl wie bei uns immer festgestellt worden, daß in demselben Maße, wie der Verkehr zunimmt, auch die Ausgaben wachsen. Ich habe bereits angeführt, daß es bei der Einführung des Pennyportos in England 17 Jahre gedauert hat, bis der Reinertrag wieder der gleiche gewesen ist wie vor der Reform. Wir erkennen vollkommen an, daß eine Verbilligung des Verkehrs, die auch wir erstreben, eine Vermehrung hervorruft und daß das im ganzen unserem Nationalvermögen zugute kommt. Aber es ist eben eine Täuschung, wenn man annimmt, daß die Reineinnahmen dabei wachsen oder gleich bleiben.

Da ich gerade das Wort habe, möchte ich noch hinzufügen, daß die Berechnung nicht ganz zutrifft, die der Herr Abgeordnete Kaempf gegeben hat. Bei Einführung des einfachen Portos von 10 Pfennig für Briefe und von 5 Pfennig für Postkarten nach dem Auslande würde ein Ausfall von 10 Millionen Mark eintreten.

(Hört! hört! rechts.)

Wenn uns die englische und die französische Postverwaltung betreffs ihres Vorgehens in kolonialer Beziehung hier vorgehalten wird, so möchte ich doch anführen, daß die deutsche Reichs-Postverwaltung die erste gewesen ist, die die gesamten internen deutschen Brieftaxen auf unsere sämtlichen Kolonien ausgedehnt hat, und daß Frankreich und England dies nur bezüglich der Briefe getan haben. Auch sonst sind dort übrigens — darüber wollen sich die Herren nicht täuschen — nicht solche Erleichterungen gewährt wie bei uns. In Frankreich werden z. B. für jede 15 Gramm die Portosätze von 10 Centimes erhoben. Bei uns werden alle Briefe, die über 20 Gramm schwer sind bis zu 250 Gramm, für den doppelten Satz des einfachen Briefportos befördert. Ein solcher Brief von 250 Gramm würde z. B. in Frankreich 1,40 Mark kosten, während bei uns dafür nur 20 Pfennig erhoben werden. Also die Angabe, als wenn diese Staaten weiter vorgegangen wären als wir, trifft nicht zu.«

Der nächste Redner, Abgeordneter Ledebour, regte mit bezug auf die Übelstände, die sich bei der gegenwärtigen Abgrenzung des Berliner Nachbarortsverkehrs für das Publikum ergeben hätten, an, den Nachbarortsverkehr auf alle diejenigen Vororte auszudehnen, die in den Berliner Eisenbahn-Vorortsverkehr einbezogen sind.

Der Abgeordnete Müller (Sagan) wandte sich gegen die Ausführungen des Abgeordneten Grafen v. Oriola zur vorliegenden zweiten Resolution und meinte, die Gesichtspunkte, die vom Staatssekretär gegenüber einer Ver-

billigung des Weltpostportos zur Geltung gebracht worden seien, dürften auch nicht außer acht zu lassen sein gegenüber der Resolution, soweit sie sich auf die »Repartierung der Kosten zwischen Stadt und Land« beziehe. Im übrigen sprach der Redner die Hoffnung aus, daß der Staatssekretär bezüglich der Verbilligung des Weltportos doch noch zu einer anderen Auffassung kommen und dann mit um so größerem Eifer für eine solche Verbilligung eintreten werde.

Nach Schluß der Diskussion über Titel 1 und die dazu vorliegenden Resolutionen nahm der Berichterstatter, Abgeordneter Patzig, noch das Wort zu der das Bestellgeld betreffenden Resolution. In der Kommission sei ein Teil der Mehrheit, welche der Resolution zugestimmt habe, nicht der Meinung gewesen, daß man glatt die Abschaffung des Bestellgeldes herbeiführen könne oder dürfe. Es handele sich nur darum, die in der Erhebung eines Bestellgeldes liegende außerordentliche Belästigung der Empfänger zu beseitigen. Dafür könne, wenn die ausfallenden 15 Millionen nicht anders zu beschaffen wären, durch Erhöhung des Portos so viel wieder eingebracht werden, als die Verwaltung nicht zu entbehren vermöge. Nur dürfe nicht der volle Betrag des Bestellgeldes, das bisher vom Empfänger eingezogen worden sei, dem Absender auferlegt werden.

Die Abstimmung über die Resolutionen wurde bis zur nächsten Sitzung ausgesetzt. In dieser Sitzung wurden die von der Budgetkommission vorgelegten Resolutionen sowie Punkt 3 der ebenfalls zur Abstimmung zurückgestellten Resolution Gröber (Beschränkung des Nachtdienstes für den einzelnen Beamten und Unterbeamten auf jede fünfte Nacht) angenommen. Dagegen wurden Punkt 1 und 2 der Resolution Gröber (Einstellung des Postanweisungsverkehrs an Sonn- und Feiertagen sowie Aussetzung der Bearbeitung der an den Vorabenden der Sonn- und Feiertage eingelieferten Massen-Drucksachen bis zum nächsten Werktage) abgelehnt.

Damit war der Post-Etat in der zweiten Beratung erledigt.

Erkenntnis des Reichsgerichts, betreffend die Ansprüche des Fiskus gegen den Dritten, der für den Betriebsunfall eines Beamten verantwortlich ist.

Am 18. Januar 1900 wurde der Postschaffner W. auf einem Bestellgange von den durchgehenden Pferden eines dem Zieglermeister L. gehörenden Fuhrwerks zu Boden gerissen und überfahren. Er erlitt hierbei eine Gehirnerschütterung, die ihn dauernd dienstunfähig machte. Infolgedessen wurde W. auf Grund des § 1 des Unfallfürsorgegesetzes vom 15. März 1886 zum 1. Juli 1901 mit einem Ruhegehalte von jährlich 918 Mark in den Ruhestand versetzt. Der Unfall hatte die Vertretung des W. bis zum 30. Juni 1901 notwendig gemacht. Die hierdurch dem Fiskus erwachsenen Kosten betragen 1058 Mark. Ferner sind zur Heilung des W. bis zum 30. Juni 1901 232 Mark 20 Pf. Kosten aufgewandt worden.

Der Unfall hat Anlaß zu einem Rechtsstreite gegeben, der jetzt in letzter Instanz durch das Reichsgericht entschieden worden ist. Dieser Rechtsstreit bietet in mehrfacher Hinsicht Interesse. Der Reichspostfiskus klagte gegen den Zieglermeister L. und später — nach dessen Tode — gegen seine Erben mit dem Antrag, ihm die durch den Unfall erwachsenen Stellvertretungskosten, die bisherigen und künftigen Kosten des Heilverfahrens, sowie das an W. bereits gezahlte und später noch zu

zahlende Ruhegehalt zu erstatten. Vor Erhebung der Klage hatte sich der Fiskus die etwaigen Ansprüche des W. gegen L., soweit sie nicht schon kraft Gesetzes auf ihn übergegangen waren, abtreten lassen. Zur Begründung der Klage hatte der Kläger u. a. folgende Ausführungen gemacht. W. habe gegen L. nach § 833 B. G. B.[1]) einen Anspruch auf Ersatz des Schadens erworben, den er durch die ihm durch die Pferde des L. zugefügte Verletzung erlitten habe. Der dem W. zustehende Entschädigungsanspruch sei in Höhe des bereits gezahlten und noch zu zahlenden Ruhegehalts und in Höhe der seit dem 1. Juli 1901 erwachsenen Kosten des Heilverfahrens gemäß § 10 Abs. 3 des Unfallfürsorgegesetzes vom 15. März 1886[2]) kraft Gesetzes auf den Fiskus übergegangen. Der Fiskus könne deshalb als gesetzlicher Zessionar des W. von den Erben des L. die Erstattung dieser Aufwendungen verlangen. Die Stellvertretungskosten aber könne er aus eigenem Rechte von den Erben des L. fordern, da er selbst durch L. in der Person des W. als seines Organs verletzt worden sei. Im übrigen mache er seine Ansprüche auf Grund der Abtretung geltend.

Das Oberlandesgericht (Berufungsgericht) hatte den Anspruch des Fiskus dem Grunde nach anerkannt. Das Reichsgericht hat jedoch das Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. Der Standpunkt des Reichsgerichts soll, soweit er hier interessiert, im folgenden wiedergegeben werden.

Das Reichsgericht hält die Prüfung der Frage, ob und inwieweit die etwaigen Schadensersatzansprüche des W. gegen L. kraft Gesetzes auf den Fiskus übergegangen sind, mit Rücksicht auf die Abtretung für nicht erforderlich. Es führt sodann aus: »Als Zessionar des W. könne der Fiskus an sich die Heilkosten und das Ruhegehalt erstattet verlangen, da es sich hier um Ansprüche handle, die zunächst dem W. erworben worden seien. Dasselbe gelte jedoch nicht für die Stellvertretungskosten, die der Fiskus bis zum 30. Juni 1901 aufgewandt habe. Denn diese seien vom Kläger, der so lange dem W. sein volles Gehalt gezahlt habe, notgedrungen nebenher aufgewandt worden und bildeten insofern einen Schaden, der unmittelbar dem Kläger durch den dem W. widerfahrenen Unfall entstanden sei. Der Kläger habe seinen Anspruch darauf gestützt, daß auch er selbst in der Person des W. »als seines Organs« verletzt sei; hiermit könne aber der Anspruch nicht begründet werden. Der § 833 B. G. B., aus dem L. hafte, nenne, indem er nur an Beschädigungen von Menschen und Sachen anknüpfe, lediglich den Verletzten selbst als den Ersatzberechtigten. Ansprüche Dritter seien zwar in den §§ 844, 845 B. G. B. vorgesehen; unter diesen Ansprüchen finde sich jedoch der hier fragliche nicht.«

[1]) Der § 833 B. G. B. lautet: »Wird durch ein Tier ein Mensch getötet oder der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist derjenige, welcher das Tier hält, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.«

[2]) Der § 10 Abs. 3 des Unfallfürsorgegesetzes lautet: »Die Haftung anderer, in dem § 8 nicht bezeichneten Personen« (§ 8 nennt die Betriebsverwaltung, deren Betriebsleiter, Bevollmächtigte oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher), »welche den Unfall vorsätzlich herbeigeführt oder durch Verschulden verursacht haben, bestimmt sich nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften. Jedoch geht die Forderung des Entschädigungsberechtigten an den Dritten auf die Betriebsverwaltung insoweit über, als sie zu den im Abs. 1 gedachten Zahlungen« (nämlich Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder) »auf Grund dieses Gesetzes verpflichtet ist.«

Der § 10 Abs. 3 entspricht dem § 12 Abs. 3 des neuen Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901.

Das Reichsgericht kommt hiernach zu dem Ergebnisse, daß der Fiskus die Stellvertretungskosten von den Erben des L. aus eigenem Rechte nicht verlangen könne. Es erwägt aber, daß W. dem Fiskus alle ihm gegen L. zustehenden Entschädigungsansprüche abgetreten habe und daß zu diesen Ansprüchen auch der Anspruch auf Entrichtung einer Geldrente für die Zeit vom Unfall bis zum 30. Juni 1901 gehöre, zu deren Zahlung L. nach § 843 Abs. 1 B. G. B.[3]) verpflichtet gewesen sei. Hierbei trifft das Reichsgericht eine bemerkenswerte Entscheidung. Wenn nämlich W. auch durch den Unfall gegen L. einen Anspruch auf Entrichtung einer Geldrente erwarb, so bezog er doch auf der anderen Seite sein volles Gehalt bis zum 30. Juni 1901 weiter. Man könnte daher annehmen, daß W. insoweit durch den Unfall einen wirklichen Schaden nicht erlitten habe. Das Reichsgericht sagt aber mit Recht: »Wie der Anspruch auf die Rente nach § 843 Abs. 4 B. G. B.[4]) nicht dadurch ausgeschlossen wird, daß ein anderer dem Verletzten Unterhalt zu gewähren hat, so natürlich auch nicht dadurch, daß ein anderer ihm Gehalt zu zahlen hat.« Das Reichsgericht prüft dann weiter die Frage, ob die Höhe der Rentenbeträge, die W. von L. für die Zeit vom Unfalle bis zum 30. Juni 1901 hätte fordern können, sich mit der Höhe der geforderten Stellvertretungskosten deckt und kommt hierbei zu dem Ergebnisse, daß die Rentenbeträge die Stellvertretungskosten bei weitem übersteigen.

Endlich prüft das Reichsgericht, ob der Fiskus die Erstattung des Ruhegehalts, der Heilungs- und Stellvertretungskosten in voller Höhe verlangen könne. Die beklagten Erben hatten geltend gemacht, daß den W. ein überwiegendes Verschulden an dem Unfall treffe, und deswegen unter Berufung auf § 254 B. G. B.[5]) den Ersatz jeglichen Schadens abgelehnt. Das Oberlandesgericht nahm ein konkurrierendes Verschulden des W. im Sinne des § 254 B. G. B. nicht an. Dies wird vom Reichsgerichte nicht gebilligt. Es ist aus hier nicht interessierenden Gründen der Ansicht, daß den W. ein, wenn auch geringes, Verschulden an dem Unfall treffe und daß dieses Verschulden als für den entstandenen Schaden nicht unerheblich erachtet werden könne. Auf Grund dessen verwirft das Reichsgericht die Entscheidung des Oberlandesgerichts, wonach der Anspruch des Fiskus in voller Höhe anerkannt wird, und erklärt den Anspruch nur zu einer Quote für berechtigt. Es fährt dann wörtlich, wie folgt, fort: »In der weiteren Verhandlung und Entscheidung der Sache wird in dieser Beziehung freilich noch zu erwägen sein, welche Bedeutung dem Umstande beizumessen ist, daß der Kläger die Rente vom 1. Juli 1901 ab nicht in der vollen Höhe, wie sie möglicherweise dem W. zustehen würde, sondern nur nach Maßgabe der von ihm, dem Kläger, zu zahlenden gesetzlichen Pension von zwei Dritteln des Gehalts gefordert hat, und dementsprechend die bis zum 30. Juni 1901 verfallenen Renten nur in Höhe von 1058 Mark »Stell-

---

[3]) Der § 843 Abs. 1 B. G. B. lautet: »Wird infolge einer Verletzung des Körpers oder der Gesundheit die Erwerbsfähigkeit des Verletzten aufgehoben oder gemindert oder tritt eine Vermehrung seiner Bedürfnisse ein, so ist dem Verletzten durch Entrichtung einer Geldrente Schadensersatz zu leisten.«

[4]) Der § 843 Abs. 4 B. G. B. lautet: »Der Anspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein Anderer dem Verletzten Unterhalt zu gewähren hat.«

[5]) Der § 254 B. G. B. lautet: »Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist . . .«

vertretungskosten«. Es wäre zu erörtern, inwiefern etwa hiermit schon nur eine Quote von demjenigen gefordert wäre, was der Kläger als Gläubiger des W. nach seinen tatsächlichen Angaben über die Höhe des Schadens, deren Richtigkeit vorausgesetzt, zu fordern berechtigt sein würde, falls keine Quotenteilung einträte.«

Für die Praxis wird das Ergebnis folgendes sein. Wenn ein Beamter der Post- und Telegraphenverwaltung infolge eines im Dienste erlittenen Unfalls dienstunfähig und infolgedessen in den Ruhestand versetzt wird, so erhält er auf Grund des § 1 des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 bei seinem Ausscheiden aus dem Dienste ein der Höhe nach gesetzlich bestimmtes Ruhegehalt. Außerdem sind dem Beamten nach diesem Gesetze die Kosten eines etwaigen Heilverfahrens, die ihm vom Zeitpunkte der Dienstentlassung ab erwachsen, zu erstatten. Der Schaden, den der Fiskus durch den Betriebsunfall erleidet, wird sich aber auf diese Aufwendungen nicht immer beschränken. Es werden häufig noch, wie im vorliegenden Falle, Stellvertretungskosten und etwaige vor der Dienstentlassung aufgewandte Kosten des Heilverfahrens hinzutreten. Eine Schadloshaltung des Fiskus ist im Unfallfürsorgegesetze selbst nur hinsichtlich des Ruhegehalts und derjenigen vom Fiskus erstatteten Kosten des Heilverfahrens vorgesehen, die dem Verletzten nach dem Ausscheiden aus dem Dienste erwachsen sind. Das Unfallfürsorgegesetz bestimmt hierüber in § 12 folgendes:

»Die dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des § 1 des Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen, vom 7. Juni 1871 gegen Eisenbahn-Betriebsunternehmer zustehenden Ansprüche gehen auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Bezüge und vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 über.

Weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge stehen dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zu.

Die Haftung anderer, in dem § 10 nicht bezeichneter Personen[6]) bestimmt sich nach den sonstigen gesetzlichen Vorschriften. Jedoch geht die Forderung des Entschädigungsberechtigten an den Dritten auf die Betriebsverwaltung insoweit über, als sie zu den im Abs. 1 gedachten Zahlungen auf Grund dieses Gesetzes verpflichtet ist.«

Nach dieser Vorschrift gehen also die Schadensersatzansprüche, die dem Verletzten gegen die Eisenbahn-Betriebsunternehmer oder die im Abs. 3 bezeichneten Personen zustehen, in Höhe des Ruhegehalts und der seit der Dienstentlassung erwachsenen Kosten des Heilverfahrens kraft Gesetzes auf den Fiskus über. Dagegen fehlt im Unfallfürsorgegesetz eine Bestimmung darüber, wie der Fiskus sich wegen der Stellvertretungskosten oder der nicht unter das Gesetz fallenden Kosten des Heilverfahrens schadlos halten könne. Hier kann dem Fiskus nur durch freiwillige Abtretung der dem Verletzten gegen den Dritten erworbenen Schadensersatzansprüche, soweit sie nicht kraft Gesetzes übergegangen sind, geholfen werden. Eine solche Abtretung wird in den meisten Fällen der Billigkeit entsprechen, da

---

[6]) § 10 nennt die Betriebsverwaltung, deren Betriebsleiter, Bevollmächtigte oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher.

der Fiskus ja dem Beamten bis zum Zeitpunkte der Dienstentlassung das volle Gehalt weiter zahlt und die Aufwendungen zum Teil auch unmittelbar dem Beamten zugute kommen. Es wird deshalb im einzelnen Falle zu prüfen sein, ob die Umstände es angezeigt erscheinen lassen, daß der Beamte seine Ansprüche an den Fiskus abtrete.

Post und Telegraphie in Japan.

Vor einiger Zeit ist in Tokio im amtlichen Auftrage von dem Sekretär des Ackerbau- und Handelsministeriums ein sehr interessantes Werk herausgegeben worden, welches sich »Japan in the beginning of the 20th century« betitelt und eingehenden Aufschluß über alle Gebiete des Wirtschafts- und Erwerbslebens dieses zu großem Einflusse gelangten Staates gibt. Auch dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen ist ein ausführlicher Abschnitt gewidmet, der gutes Material bietet, die geschichtliche Entwickelung der modernen Verkehrsmittel in Japan nachzuweisen und zu zeigen, mit welchen Riesenschritten sich dieser Staat in den letzten dreißig Jahren alle Erfahrungen der europäischen Kultur auf dem Gebiete der Verkehrseinrichtungen zunutze gemacht hat. Das Taxwesen, dessen eingehende Darstellung zu Vergleichen mit den europäischen Einrichtungen erwünscht gewesen wäre, ist in dem Werke nur hier und da einmal gestreift worden.

Ein nach europäischem Muster eingerichteter Postdienst besteht in Japan erst seit dem Jahre 1871, obgleich schon Jahrhunderte zuvor eine nicht streng organisierte Beförderung durch Boten zwischen den Hauptorten vorhanden war. Im März 1871 wurde zunächst versuchsweise eine regelmäßig tägliche Botenpost mit bestimmten Abgangs- und Ankunftszeiten zwischen Tokio, Osaka und Kioto eingerichtet; die Wohltat der Briefbeförderung erstreckte sich dabei auf alle Städte und Dörfer, welche an dieser Poststraße lagen. Schon im März 1872 wurde für Tokio ein täglich dreimaliger Dienst für die Beförderung und Bestellung der Postsachen vorgesehen und bald darauf eröffnete die Verwaltung einen täglich fünfmaligen Postdienst zwischen Tokio und Yokohama. Die Besorgung von Briefen ohne Postmarken durch Privatboten wurde gleichzeitig verboten. Im April 1873 setzte die Verwaltung ein einheitliches Porto für Briefe zwischen allen Postorten ohne Rücksicht auf die Entfernung fest. Im November desselben Jahres wurden Postkarten und gestempelte Briefumschläge ausgegeben. Im Juni 1877 trat Japan dem Weltpostvereine bei. Dies hatte zur Folge, daß im Laufe der nächstfolgenden Jahre die in Japan noch vorhandenen fremden Postämter geschlossen wurden und nunmehr der japanischen Verwaltung das volle Postmonopol gesichert war. Im Dezember 1882 erfolgte die Herausgabe einer besonderen Postordnung, wonach alle Nebengebühren für den Orts- und Landbestelldienst in Wegfall kamen. Der Dezember 1884 brachte die Postkarte mit bezahlter Antwort. Im Oktober 1892 wurde der Paketpostdienst eingeführt. Zur Erleichterung und Hebung der Bodenkultur schuf die Verwaltung eine besondere (5te) Klasse von Briefbeförderungsgegenständen (Sämereien) und stellte dafür eine sehr niedrige Gebühr fest. Im Jahre 1899 wurden neue grundsätzliche Bestimmungen erlassen zu dem Zwecke, das staatliche Postmonopol genauer als bisher zu bestimmen und die Posteinnahmen zu sichern. Zugleich erließ

die oberste Postbehörde verschärfte Vorschriften zur Wahrung des Briefgeheimnisses; den Posten wurden besondere Vorrechte eingeräumt, um die schnelle Beförderung unterwegs sicher zu stellen, auch erfolgte die gesetzliche Regelung des von der Postverwaltung in Verlust- und Beschädigungsfällen zu leistenden Schadensersatzes.

Im Dezember 1901 gab die Verwaltung amtliche Briefumschläge heraus, die bei Versendung von Wertinhalt benutzt werden sollten.

Das Postwesen steht unter dem seit Dezember 1885 geschaffenen Verkehrsministerium (Department of Communications). Das ganze Postgebiet ist in 16 Provinzialverwaltungsbezirke eingeteilt, von denen jeder wiederum in verschiedene Unterabteilungen zerfällt. Die Postämter werden je nach ihrer Bedeutung in drei Klassen eingeteilt, daneben bestehen aber noch Postagenturen mit beschränkten Befugnissen. Ende 1902 waren 5485 Postämter vorhanden, nämlich 16 I. Klasse, die zugleich als Bezirksverwaltungsbehörden fungieren, 72 II. Klasse, 3984 III. Klasse und 45 Zweig-Postämter sowie 1353 Postagenturen. Danach entfiel eine Postanstalt auf 4,52 Quadrat-ri (1 Quadrat-ri = 5,95 englische Quadratmeilen) und 8343 Einwohner. Im April 1876 eröffnete Japan ein eigenes Postamt in Schanghai und im Dezember desselben Jahres in Fusan (Korea). Ende 1902 bestanden in China japanische Postämter in Schanghai, Tientsin, Chefoo, Suchow, Hangchow, Shasi, Amoi, Hankow, Peking, Fuchow, Newchwang, Nanking; ferner in Korea solche in Fusan, Gensan, Ninsen, Mukpo, Chinnanpo, Masan, Kunsan, Songjin, Seoul und Pingyang.

In bezug auf den Beförderungsdienst (auf Eisenbahnen, Wasserstraßen und Landwegen) werden die Postkurse in Japan in vier Klassen eingeteilt; zur ersten Klasse gehören die Kurse mit täglich viermaliger Brief- und dreimaliger Paketbeförderung, die zweite und dritte Klasse hat je einen Dienst weniger, zur vierten zählen die Kurse mit täglich einmaligem Dienste. Die Anzahl der täglich auszuführenden Ortsbestellungen richtet sich nach der Anzahl der ankommenden Posten.

Die Briefpost umfaßt fünf Gattungen von Beförderungsgegenständen: Briefe (1), Postkarten (2), periodische Druckschriften, die nicht seltener als monatlich einmal erscheinen (3), Bücher, Drucksachen sonstiger Art, Photographien, Bilder, Zeichnungen, Muster und Proben (4), Sämereien (5). Bei den Briefsendungen ist auch die Einschreibung und die Eilbestellung gestattet. Der Postlagerdienst ist seit 1873 eingeführt und erstreckt sich auf Sendungen aller Art; die Lagerzeit betrug anfänglich drei Monate, ist aber seit 1900 auf 30 Tage beschränkt worden. Sendungen mit angegebenem Werte sind seit 1892 zugelassen; die Wertgrenze war anfänglich auf den geringen Satz von 15 yen*) beschränkt, ist dann aber auf 1000 yen ausgedehnt worden. Nachnahmen auf Postpakete sind seit 1896 zulässig, der anfänglich auf 50 yen beschränkte Betrag ist jetzt auf 300 yen erhöht worden. Bis zu diesem Betrage können auch Gelder mittels Postauftrags eingezogen werden.

Wie sehr unter den erleichternden Vorschriften der Verkehr in Japan zugenommen hat, erhellt daraus, daß, während 1872 die Gesamtsumme der Beförderungsgegenstände 2 500 000 betragen hat, diese Zahl in 1902 auf 809 880 000 gestiegen ist. Es kommen auf den Kopf der Bevölkerung danach über 19 Postsendungen. Die näheren Angaben über den Postverkehr für 1902 besagen: 208 563 145 Briefe, 483 986 314 Postkarten, 148 770 343 Drucksachen, 48 222 377 andere Briefpostgegenstände und 10 338 897 Pakete.

*) 1 Goldyen à 100 sen à 10 rin gleich 2 Mark 9,1 Pf.

Der Postverkehr Japans mit dem Auslande wurde anfänglich (1872) ausschließlich durch diejenigen Postanstalten vermittelt, welche von England, Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika in den offenen Hafenstädten Yokohama, Nagasaki und Kobe unterhalten wurden. Am 1. Januar 1875 wurde wegen Austausches von Briefpostsendungen ein Postvertrag mit den Vereinigten Staaten abgeschlossen, die infolgedessen ihre Ämter in Japan aufhoben. Nachdem Japan im Juni 1877 — wie vorerwähnt — auch dem Weltpostvertrage beigetreten war und dementsprechend die Taxen für das Ausland heruntergesetzt hatte, schlossen auch England und Frankreich Ende 1880 und Anfang 1881 ihre eigenen Postanstalten. An dem Pariser Postkongreß im Mai 1878 nahm Japan teil. Der neue Postvereinsvertrag trat in Japan am 1. April 1879 in Kraft. Es war drei Jahre nach Gründung des Weltpostvereins, daß Japan sich ihm anschloß, als das erste Land im fernen Osten — wie die Denkschrift besonders hervorhebt —, welches dieses große Kulturwerk bei sich einführte. Auf allen späteren Postkongressen ist Japan vertreten gewesen. Im Dezember 1902 trat Japan den Vereinbarungen über den Austausch von Briefen und Kästchen mit angegebenem Werte bei. Die Anfänge des Postpaketverkehrs mit dem Auslande gehen auf das Jahr 1879 zurück. In diesem Jahre wurden durch Abkommen mit dem englischen Kolonialamt in Hongkong einige japanische Postämter zum Paketverkehre mit Hongkong zugelassen. 1890 folgte dann der Paketpostvertrag mit Canada, 1894 mit Deutschland, 1895 mit Großbritannien, 1898 mit Frankreich. 1901 wurde der Paketdienst mit Siam durch Vermittelung des Postamts in Hongkong eingerichtet. Da indes der Auslandspaketdienst noch nicht allen berechtigten Ansprüchen genügte, trat Japan dem Washingtoner Abkommen wegen Austausches der Postpaketsendungen mit Wirkung vom 1. Dezember 1902 ab bei; die besonderen Verträge mit Deutschland, Frankreich usw. traten außer Kraft.

Im Rechnungsjahre 1902 betrug die Anzahl aller nach dem Auslande gerichteten Postsendungen 6 776 000, während 7 010 000 vom Ausland ankamen. Deutschland nimmt bei diesem Verkehr unter den europäischen Ländern die zweite Stelle ein mit 257 642 abgegangenen und 353 173 angekommenen Sendungen und wird nur von England mit 362 912 abgegangenen und 636 418 angekommenen Sendungen übertroffen. Dann folgen Frankreich, Italien, Rußland, Österreich, Belgien usw. Der Auslandspaketverkehr war in 1902 nur erst schwach entwickelt, da bis dahin nur Pakete mit Großbritannien, Deutschland, Frankreich und Canada gewechselt wurden. Die Anzahl hat abgehend 10 377 und ankommend 13 311 betragen; der Verkehr mit Großbritannien überwiegt.

Die Einnahmen aus der gesamten Brief- und Paketpost sind von Jahr zu Jahr gestiegen; aber auch die Ausgaben haben sich vermehrt. Es hat betragen

bei der Briefpost	1873 yen	1879 yen	1902 yen
die Einnahme ..	225 000	1 140 000	11 600 000
die Ausgabe....	231 000	1 000 000	7 840 000;

bei der Paketpost	1894 yen	1902 yen
die Einnahme...	195 000	1 684 263
die Ausgabe....	298 000	1 690 467.

Der Zuschuß, den die Unterhaltung des Paketpostdienstes anfänglich gefordert hat, wird inzwischen gänzlich weggefallen sein.

Der interne Postanweisungsdienst begann am 1. Januar 1875; er war zunächst auf die größeren Verkehrsorte beschränkt, wurde aber im Jahre 1891 auch auf alle Postämter III. Klasse ausgedehnt. Im Januar 1900 ließ die Verwaltung den Postanweisungsdienst auch im Ortsverkehre zu. Der anfänglich auf 30 yen festgesetzte Betrag für eine einzelne Postanweisung ist auf 50 yen erhöht worden. Für 1902 wird die Zahl der Postanweisungen auf 8 955 295 über 89 788 407 yen angegeben.

Im Verkehre mit dem Auslande wurde der Postanweisungsdienst im Dezember 1877 durch ein Abkommen mit der englischen Postadministration zu Hongkong eingeführt; nach und nach folgten andere Länder (Deutschland 1883). 1897 trat Japan dem zu Washington getroffenen besonderen Abkommen wegen des internationalen Postanweisungsdienstes bei, nach dessen Bestimmungen jetzt noch verfahren wird. Im Jahre 1902 wurden nach dem Auslande 8407 Postanweisungen über 244 560 yen abgesandt, während 52 437 Postanweisungen über 3 817 522 yen vom Ausland eingingen.

Der gesamte (inländische und ausländische) Postanweisungsdienst ist nach den Ausführungen der Denkschrift für die Verwaltung nicht gerade nutzbringend gewesen, hat vielmehr einen kleinen Zuschuß erfordert, indem die Einnahmen 816 331 yen, die Ausgaben 837 193 yen betragen haben.

Auch den Postsparkassendienst hat Japan eingeführt, und zwar im April 1875 zunächst versuchsweise in der Hauptstadt Tokio, im Dezember desselben Jahres aber im ganzen Lande. Durch öffentliche Belehrung wurde die Bevölkerung veranlaßt, sich der Postsparkassen zu bedienen. Da zu Zeiten, wo Handel und Wandel stockten, nicht selten große Summen in den Postsparkassen angelegt wurden, so sah sich die Verwaltung genötigt, den Zinsfuß wiederholt herabzusetzen. Als 1893 das allgemeine Sparkassengesetz erlassen wurde und viele kommunale und sonstige Sparkassen entstanden, übte dies einen so wesentlichen Einfluß auf die Postspareinlagen aus, daß die Postverwaltung sich veranlaßt sah, ihren Dienst zu erleichtern und den Zinsfuß etwas zu erhöhen. Im Jahre 1899 hat dann die Postsparkasse ihren früheren Höhepunkt wieder erreicht und dieser Zustand ist trotz der Konkurrenz der übrigen Sparkassen bestehen geblieben. 1900 wurden Sparmarken für Schulkinder eingeführt und 1901 Depositen in Gestalt von Staats- und städtischen oder sonstigen Gemeindeanleihen zugelassen. Nach den zur Zeit bestehenden Vorschriften darf eine Spareinlage nicht weniger als 10 sen betragen und von einer Person an einem Tage nicht mehr als die Summe von 50 yen eingezahlt werden; der Höchstbetrag eines Sparkassenbuchs darf 500 yen nicht überschreiten. Die japanische Post übernimmt es aber — wie in England — aus den Spareinlagen Staatspapiere zu kaufen und diese für die Sparer in Verwahrung zu behalten, so daß der bare Sparbetrag immer wieder auf 500 yen gebracht werden kann.

Der Zinsfuß hat sehr geschwankt und ist im Vergleiche zu europäischen Verhältnissen zeitweise sehr hoch gewesen; er hat 3 v. H., dann 4 v. H., 5 v. H., 6 v. H. und im April 1881 sogar 7,2 v. H. betragen. Bis 1903 ist er nach und nach wieder auf 4,8 v. H. gesunken. 1903 betrug die Höhe der Spareinlagen 29 554 725 yen, die Anzahl der Einleger 2 850 143, der Durchschnittsbetrag jedes Guthabens 10,3 yen.

Telegraphie.

Nachdem die Regierung in England eingehende Studien über das Telegraphenwesen hatte anstellen lassen, wurde im Jahre 1867 die erste Tele-

graphenverbindung zwischen Tokio und Yokohama, 20 englische Meilen, hergestellt. Diese Linie hatte viel unter dem Unverstand und den Angriffen einer unwissenden Menge zu leiden, welche die Telegraphie als eine Art Hexerei betrachtete und die Linien und Leitungen beschädigte. Aber nach und nach gelangte das Volk zur besseren Einsicht, so daß die Linien nicht mehr der Gefahr der Zerstörung ausgesetzt waren. 1873 wurde die Telegraphenordnung herausgegeben und das Telegraphenwesen hiermit auf eine sichere Grundlage gestellt. Im Jahre 1883 gingen die Telegraphenlinien schon durch alle wichtigen Bezirke. Post und Telegraphie wurden vereinigt und die Telegrammgebühr für das ganze Land einheitlich festgesetzt. 1884 trat Japan dem internationalen Vertrage für den Schutz der Seekabel bei, nachdem es schon 1879 sich dem internationalen Telegraphenverein angeschlossen hatte. Der Krieg mit China gab Veranlassung, den Telegraphendienst wirksamer zu gestalten; namentlich wurden in Korea neue Linien für den Dienst der Armee gebaut sowie Wachttürme in den Hauptorten Japans an der Küste errichtet und mit den nächsten Haupttelegraphenanstalten verbunden. Als die Insel Formosa nach dem Kriege an Japan fiel, verband man sie mit diesem durch ein Kabel und kaufte das Kabel zwischen Formosa und Fuchow (China) der chinesischen Verwaltung ab. Zugleich wurden die Linien und Leitungen im Inlande stark vermehrt. Über die schnelle Zunahme des Telegrammverkehrs geben nachstehende Zahlen näheren Aufschluß.

Es hat betragen:

	Anzahl der Telegraphenanstalten	Länge der Linien in ri	Länge der Leitungen in ri	Anzahl der Telegramme in Tausend
1872	18	160	185	81
1882	185	1 990	5 116	2 979
1892	633	3 557	10 052	5 412
1902	2 202	7 612	33 567	17 605.

Es entfallen danach auf 100 Einwohner jährlich 38,2 Telegramme. Die Einnahme hat 1902 4 314 673 yen, die Ausgabe 4 486 059 yen betragen.

Die Telegraphie ressortierte anfänglich vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten; als aber 1885 ein Verkehrsministerium geschaffen wurde, stellte man die Telegraphie (mit der Post zusammen) unter dieses neue Ministerium. Seit der Vereinigung von Post und Telegraphie führen die Verkehrsanstalten die Bezeichnung »Post- und Telegraphenamt« und sind je nach ihrer Wichtigkeit, wie wir schon bei Besprechung der Posteinrichtungen gesehen haben, in drei Klassen eingeteilt. Die Ämter I. Klasse haben auch die Linien und Leitungen in den ihnen zugewiesenen Bezirken zu bauen und den Telegraphenbetrieb in diesen zu beaufsichtigen. Das Amt I. Klasse in Nagasaki ist besonders wichtig, weil es den Auslands-Telegraphenverkehr Japans vermittelt. Von den 3984 Ämtern III. Klasse ist nur etwa ein Drittel mit Telegraphenbetrieb versehen. In der Regel sind auch die Eisenbahntelegraphenstationen ermächtigt, Telegramme vom Publikum anzunehmen. Bei den Ämtern III. Klasse beziehen die Vorsteher kein festes Gehalt; sie sind auf Vertrag angenommen und erhalten eine Pauschvergütung, mit der sie alle Ausgaben zu bestreiten haben.

Der Telegrammverkehr Japans mit dem Auslande begann 1871, als auf Veranlassung der Regierung die Great Northern Telegraph Company zwischen Nagasaki, Schanghai und Wladiwostok ein Kabel legte. Im Februar 1884 wurde der Dienst mit Korea eröffnet, wohin die Great Northern ebenfalls ein

Kabel gelegt hatte; in Korea selbst wurden Linien erbaut und an die japanischen angeschlossen; ferner wurden die Kabel zwischen Nagasaki, Schanghai und Wladiwostok vermehrt. Nach der Eröffnung des Vancouver-Queensland-Kabels am 8. Dezember 1902 und dann des San Francisco-Manila-Kabels brauchten Telegramme zwischen Japan einerseits und Europa und Amerika anderseits nicht mehr ausschließlich über Wladiwostok, sondern konnten auf dem schnelleren und billigeren Wege über Australien und den Pacific oder Manila befördert werden. Ein direktes Kabel zwischen Nordamerika und Japan ist geplant. Der japanische Auslands-Telegrammverkehr hat mit großen Schritten zugenommen; die Zahl der Telegramme betrug 1873 etwa 1000, 1883 schon 23 000, 1893 100 000, 1902 600 000. Das schnelle Wachsen des Auslandsverkehrs ist ein hervorragendes Merkmal für die Entwickelung des nationalen Wohlstandes und Handels. Für den Auslandsdienst bestehen zwei Hauptlinien, die nördliche und die östliche Linie, die eine nach Wladiwostok, die andere nach Schanghai. Die östliche Linie teilt sich in Hongkong in drei Zweige, nämlich die Schanghai-Hongkong-Madras-Linie, die Schanghai-Hongkong-Australia-Pacific-Linie und die Schanghai-Hongkong-Manila-Linie. Die Benutzung der Linien für den Verkehr mit Europa und Amerika bleibt der Wahl des Absenders überlassen. Die Beförderungsdauer beträgt wenigstens 5 bis 6 Stunden und höchstens 24 Stunden.

Die Errichtung der Telegraphenlinien soll tunlichst an öffentlichen Straßen und an Eisenbahnen erfolgen; Privat-Grund und Boden soll nur im äußersten Falle benutzt werden. Die Eigentümer sind dann nach näheren gesetzlichen Bestimmungen zu entschädigen. Die Landlinien sind zur Zeit alle oberirdisch, in den stark bevölkerten Städten, wie Tokio und Osaka, ist aber bereits die Legung von Erdkabeln notwendig geworden. Die Linien, die von der Hauptstadt Tokio nach allen Teilen Japans laufen, zählen mehr als 170; die Leitungen kommen deshalb in der Nähe der Zentrale eng aneinander heran, und die elektrischen Lichtleitungen sowie die Fernsprechleitungen machen den Zustand noch schlimmer. Es ist deshalb 1902 zunächst für einen Teil der Linien die Legung von Kabeln vorgesehen worden, nämlich für die von Tokio nach Tokaido gehende Telegraphenlinie.

Von 1869 bis 1877 wurden die Telegraphenlinien unter Aufsicht ausländischer Techniker von japanischen Arbeitern und Beamten erbaut. Dann aber bedurfte man keiner fremden Hilfe mehr. Nur bei Herstellung und Legung der Kabel war man noch länger auf auswärtige Unterstützung angewiesen; seit mehr als einem Jahrzehnte sind indes auch diese Arbeiten alle von einheimischen Kräften ausgeführt worden; so haben einheimische Techniker in den Jahren 1895 und 1896 das große Kabel zwischen Japan und Formosa mit dem eigenen Kabeldampfer Okinawa Masu selbst verlegt,

Was das Material anbetrifft, so wurden die ersten Linien aus Eisendraht von verschiedenen Stärken hergestellt. Dieses Material wird seit 1890 nur noch auf kurze Strecken verwandt, sonst benutzt man Hartkupfer; zuerst wurde dies bei zwei Linien zwischen Tokio und Osaka verwandt, nachdem Versuche in Osaka ergeben hatten, daß man auf den Kupferleitungen in der Minute 1076 Buchstaben, auf den Eisenleitungen nur 491 Buchstaben abtelegraphieren konnte.

Die Telegraphenstangen werden aus japanischen Hölzern (Cryptomeria japonica und Chamaecyparis obutosa) hergestellt, die ein 30 bis 40jähriges Wachstum haben müssen. In nicht imprägniertem Zustande halten diese Hölzer 6 bis 7 Jahre aus. Um die Dauer zu verlängern, hat man ver-

schiedene Imprägnierungsarten angewandt; die jetzt gebräuchliche ist die mit schwefelsaurem Kupferoxyd, bei der die Stangen wenigstens 15 bis 16 Jahre vorhalten. Die Isolatoren werden in Japan selbst aus Porzellanerde angefertigt.

Bezüglich der Apparate ist zu erwähnen, daß anfänglich (1869) auf der Linie Tokio–Yokohama Zeigerapparate, zwei Jahre später Morseapparate in Tätigkeit waren, die von England bezogen wurden. Jetzt stellt Japan diese Apparate in eigenen Werkstätten her. Der Duplexbetrieb wurde zuerst 1880 auf der Linie Yokohama–Kobe eingeführt und besteht seit 1893 auf allen bedeutenderen Linien. Auch die dazu nötigen Apparate fertigt Japan selbst. Wheatstones automatischer Recorder, aus England bezogen, ist seit 1882 auf der Linie Tokio–Osaka in Gebrauch; mit ihm werden 400 Wörter in der Minute abtelegraphiert. Der Morseschreiber ist seit 1887 bei vielen kleinen Ämtern durch Fernsprecher, auf größeren Linien durch den Klopfer (seit 1894) ersetzt. Im Jahre 1890 wurde eine Anzahl von Quadruplexapparaten von England bezogen und auf den Kupferleitungen der Linie Tokio–Osaka in Betrieb gesetzt. Auch diese Apparate werden, sogar mit Verbesserungen, jetzt in Japan angefertigt. Seit 1898 ist die drahtlose Telegraphie zwischen verschiedenen Orten Japans auf den vielen Inseln auf kurze Entfernungen bis 34 englische Meilen mit Erfolg eingeführt worden. Jetzt sollen Versuche auf weitere Entfernungen stattfinden. Seit 1902 sind als Stromquelle 420 Chloridsammler in Benutzung; die 6645 Danielbatterien, die sich nicht als so vorteilhaft erwiesen haben, werden nach und nach zurückgezogen.

Fernsprechwesen.

Die ersten Anfänge im Fernsprechwesen im Jahre 1877 waren privater Natur; erst im Jahre 1890 nahm die Regierung diesen Dienst als einen Teil des Telegraphendienstes selbst in die Hand und eröffnete zunächst den Ortsfernsprechdienst in Tokio und Yokohama sowie eine Verbindungsleitung zwischen diesen beiden Hauptorten. Anfänglich fanden sich wenig Teilnehmer. Als aber 1893 der Dienst auch in Osaka und Kobe in Wirksamkeit trat und Verbindungsleitungen hergestellt wurden, mehrte sich die Anzahl der Teilnehmer sehr erheblich, und es liefen bei der Verwaltung zahlreiche Gesuche von Städten ein, die um eine Fernsprecheinrichtung baten. Im Jahre 1895 waren schon mehr als 4000 Fernsprechteilnehmer vorhanden. Unter Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften stellte deshalb die Regierung ein förmliches Programm auf, nach welchem in sieben Jahren bis 1902 12 800 000 yen für den Ausbau des Fernsprechnetzes ausgegeben werden sollten. Bei Revision des Telegraphengesetzes im Jahre 1900 fand zugleich eine endgültige gesetzliche Regelung des Fernsprechwesens statt. Ende 1902 bestanden bereits 151 größere Fernsprechanstalten mit 29 941 Teilnehmern. Die Länge der Fernsprechlinien betrug 1039 ri, die der Leitungen 43 345 ri; der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben 984 600 yen.

Als der Dienst 1890 begann, waren bei der kleinen Zahl der Teilnehmer die Linien alle oberirdisch geführt; zu den Leitungen benutzte man Hartkupferdraht. In einigen Küstenstädten, die den Stürmen besonders ausgesetzt sind, ist verzinkter starker Eisendraht zur Verwendung gekommen. Nachdem man im Jahre 1891 in großen Orten zur Benutzung von Luftkabeln übergegangen war, hat die Verwaltung auch die Herstellung unterirdischer Fernsprechkabel in Angriff genommen. Diese Arbeiten wurden zunächst in Tokio, Osaka, Yokohama, Kobe, Kioto und Nagoya durchge-

führt. Man benutzt jetzt Kabel mit Bleisicherung mit 200, 300 oder 400 Adern. Überall in den großen Städten wird der Doppelleitungsbetrieb eingeführt. Die Stützpunkte sind sowohl in der Stadt als auch auf dem Lande aus Sugistämmen (Cryptomeria japonica) hergestellt; zur Verbindung von Kabeln mit oberirdischen Leitungen sind eiserne Überführungsgestänge errichtet worden. Die Apparate — sowohl bei den Fernsprechanstalten als bei den Teilnehmern — sind von verschiedenartiger Konstruktion. Aber auch hierin ist Japan den neusten Erfindungen gefolgt, und es sind bei den großen Ämtern nur solche Apparate in Benutzung, welche die schleunigste Verbindung zwischen Anrufern und Angerufenen ermöglichen.

Zur Heranbildung eines tüchtigen Stammes von leitenden Beamten besteht in Tokio eine Post- und Telegraphenschule, zu welcher Kandidaten zugelassen werden, die das Abgangszeugnis von einer Mittelschule besitzen. Es sind zwei Kurse, der eine für die Post, der andere für die Telegraphie, eingerichtet. Der Telegraphieunterricht erstreckt sich auch auf alle Hilfswissenschaften, auf Apparate, Maschinen, elektrische Lichterzeugung usw. Die Dauer für beide Kurse beträgt zwei Jahre; wer die Abgangsprüfung besteht, muß sich dem Verkehrsministerium für einen wenigstens fünfjährigen Dienst verpflichten. Von 1871 bis 31. März 1903 sind 2255 Anwärter von dieser Schule abgegangen, von denen die überwiegende Mehrzahl den technischen Kursus (für die Telegraphie) besucht hat. Die Schule hat mithin bisher schon sehr segensreich gewirkt.

LITERATUR.

Die Technik als Kulturmacht in sozialer und in geistiger Beziehung. Eine Studie von Ulrich Wendt. Berlin, Druck und Verlag von Georg Reimer, 1906. Preis brochiert 6 Mark, gebunden 7 Mark.

Nach Ansicht des Verfassers hat man bisher die Technik als Kulturfaktor unterschätzt. Wohl ist man nicht abgeneigt, ihr an der Entwickelung der materiellen Kultur einen maßgebenden Einfluß einzuräumen, hält aber die soziale und die geistige Kultur für ein Feld, an das sie nicht heranreicht. Zweck des Buches ist es, den Einfluß der Technik auch auf diesen Gebieten nachzuweisen, der sich hier zwar weniger offensichtlich als im materiellen Leben und meistens absichtslos vollzieht, darum aber nicht weniger wirksam ist.

Nach einer einleitenden Erörterung über das Wesen der Technik stellt der Verfasser drei Leitsätze auf: 1. Durch die Technik wird die menschliche Arbeitskraft fortschreitend vergeistigt; 2. der steigende Geist erkämpft sich im Staate die persönliche und die politische Freiheit; 3. der befreite Mensch vertieft das seelische Leben und veredelt die Kultur. Den Nachweis für seine Behauptungen erbringt der Verfasser aus der Geschichte; er betrachtet im zweiten bis sechsten Kapitel die Griechen, die Römer, die Deutschen im Mittelalter, die Zeit von 1500 bis 1800, endlich das 19. Jahrhundert. Da sich das Buch nicht nur an gelehrte Kreise, sondern an ein

größeres Publikum wendet, ist das beigebrachte Tatsachenmaterial recht reichhaltig. Um die geistige Kultur der angeführten Zeitabschnitte in einem engen Rahmen überhaupt in Vergleich stellen zu können, mußte ein Schema gewählt werden. Jedes Kapitel erörtert daher der Reihe nach den Stand der Technik, die Verwendung der menschlichen Arbeitskraft, die fortschreitende Vergeistigung derselben, den Freiheitsprozeß in der Stadt und auf dem Lande, Erziehung und Wissenschaft, Recht, Kunst, Religion und Sittlichkeit. Während so die Kapitel 2 bis 6 die induktive Ermittelung des Tatsachenmaterials bezwecken, dient das siebente und letzte seiner Sichtung und Ergänzung auf dem Wege der Deduktion. Es schließt mit dem Hinweis auf Goethes Faust, unsere größte nationale Dichtung, die in eine Verklärung der Arbeit ausklingt.

Die eingehende und gründliche Studie ist klar und allgemeinverständlich gehalten und bietet auch dem, der nicht allen Schlußfolgerungen des Verfassers zuzustimmen vermag, eine Fülle von Anregungen.

Maschinen-Telegraphen. Von A. Kraatz, Telegrapheningenieur im Reichs-Postamt. Verlag von Fr. Vieweg & Sohn, Braunschweig 1906. 136 Seiten mit 158 Abbildungen. Geb. 5 Mark 80 Pf.

Das vorliegende Buch ist der 1. Band eines groß angelegten Sammelwerkes »Telegraphen- und Fernsprechtechnik in Einzeldarstellungen«, das unter Mitwirkung mehrerer Fachmänner von dem Ober-Telegrapheningenieur Geheimen Postrat Karrass herausgegeben wird. Vor 35 Jahren erschien in demselben Verlage das ausgezeichnete Werk »Der elektromagnetische Telegraph« von Dr. H. Schellen, in welchem das ganze Gebiet der Telegraphentechnik nach dem damaligen Stande ausführlich dargestellt war. Die inzwischen vor sich gegangene außerordentliche Entwickelung der telegraphischen und telephonischen Nachrichtenbeförderung hat die Verlagsanstalt und den Herausgeber dazu geführt, an die Stelle einer Neubearbeitung des Schellenschen Buches mit Rücksicht auf den riesig angewachsenen Stoff eine ganze Reihe von Einzelwerken treten zu lassen. Es sind deren zunächst 17 in Vorbereitung, die u. a. die Geschichte der Telegraphie, theoretische Elektrizitätslehre, Meßkunde, Gegensprechen und Mehrfachtelegraphie, ferner den Bau, die Fernsprechapparate und -Ämter, dann auch Polizei- und Feuerwehrtelegraphen sowie Telegraphen- und Signaleinrichtung der Eisenbahnen behandeln sollen.

In dem die Reihe eröffnenden Bande »Maschinen-Telegraphen« werden die sonst auch als Schnelltelegraphen bezeichneten Apparatsysteme eingehend beschrieben, soweit sie nach den bisherigen Erfahrungen für den praktischen Betrieb Nutzen versprechen. Sie haben das Gemeinsame, daß die Stromsendung durch eine Maschine mit Hilfe eines gelochten Papierstreifens erfolgt und daher viel schneller geschehen kann, als es der Hand selbst des geübtesten Telegraphisten möglich ist. Dadurch kann die Anzahl der Telegramme, welche sich stündlich über eine Leitung befördern läßt, auf das doppelte oder mehrfache gesteigert werden.

Der bekannteste und bisher am meisten benutzte Maschinentelegraph ist der von Wheatstone. Er arbeitet mit Doppelstrom, indem der positive Strom die Zeichen, der negative Strom (Trennstrom) die Zwischenräume hervorbringt. Zum Lochen des Gebestreifens dient ein Stanzapparat mit drei Tasten für Punkt, Strich und Zwischenraum. Als Empfänger wird ein sehr empfindlicher polarisierter Morsefarbschreiber benutzt.

Nach der Beschreibung des Wheatstoneschen Apparatsystems folgt die der Telegraphen von Creed und Buckingham. Jener gibt die von einem Wheatstonesender übermittelten Zeichen durch Lochung eines Papierstreifens wieder, der mit dem Gebestreifen genau übereinstimmt. Der Telegraph von Buckingham hat einen Tastenlocher, bei dem das Niederdrücken einer Taste genügt, um die Löchergruppe für einen ganzen Buchstaben usw. zu stanzen, während der Empfänger die ankommenden Zeichen in Typenschrift auf Blättern abdruckt. Bei dem sich hieran anschließenden Telegraphen von Murray wird der Gebestreifen ebenfalls mittels Tastenlochers vorbereitet; der Empfänger locht einen gleichen Streifen, und von diesem werden die Zeichen durch eine Art Schreibmaschine mechanisch in Typendruck auf Blätter übertragen.

Durch eine besonders hohe Telegraphiergeschwindigkeit zeichnen sich die beiden letzten der beschriebenen Maschinenapparate aus: der Telegraph von Pollak und Virág und der Telegraph von Siemens & Halske. Beide schreiben die ankommenden Zeichen im Empfänger auf photographischem Wege nieder, jener in kleiner lateinischer Schrift, dieser in Typendruckform. Näheres über diese Apparate ist bereits im Archiv veröffentlicht worden.

Die Darstellung aller dieser Apparatsysteme in dem Buche von Kraatz ist sehr ausführlich gehalten und berücksichtigt die kleinsten Einzelheiten; zahlreiche gute Abbildungen erläutern die Wirkungsweise und erleichtern das Verständnis. Der Fachmann findet erschöpfenden Aufschluß über alle in dieses Gebiet einschlagenden technischen Fragen. Wir können das Werk für solche Zwecke wie auch zum gründlichen Studium angelegentlichst empfehlen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 9. **BERLIN, MAI.** **1906.**

Das Gesetz über die Warenverkehrsstatistik und der Postverkehr.

Von Ober-Postinspektor H. Herzog in Berlin.

Das Gesetz über die Warenverkehrsstatistik erstreckt sich auf alle Warensendungen, die aus dem Zollgebiet in das Ausland ausgeführt, von da eingeführt oder im Durchgange durch das Zollgebiet befördert werden. Auch die mit der Post über die Grenzen des Zollgebiets aus- oder eingeführten Waren fallen unter das Gesetz und unterliegen demzufolge der Anmeldung für die Statistik. Nachdem das Gesetz nebst den Ausführungsbestimmungen vor kurzem eine neue Fassung erhalten hat und hierdurch gegen früher nicht unwichtige Änderungen eingetreten sind, verlohnt es sich wohl, auf die Bestimmungen des Gesetzes selbst und die zu seiner Ausführung für den Postverkehr getroffenen Sondervorschriften etwas näher einzugehen.

Bis Ende des Jahres 1879 bestand keine gesetzliche Bestimmung, daß die in das Zollgebiet eingehenden oder von da ausgehenden oder die durchgeführten Güter zur Warenverkehrsstatistik anzumelden seien. Die Zollstellen, denen die Aufstellung dieser Statistik oblag, waren daher für die Anschreibung der Waren auf das ihnen sonst zur Verfügung stehende Material und, soweit dieses nicht ausreichte, auf den guten Willen der Warenversender und Warenführer angewiesen. Erklärlicherweise entgingen dadurch nicht geringe Mengen von Waren der Anschreibung; ganz besonders galt dies für die Warenausfuhr, nachdem der letzte Ausfuhrzoll, derjenige auf Lumpen und altes Tauwerk, im Jahre 1873 beseitigt worden war, und die ausgehenden Güter seitdem keiner Zollkontrolle mehr unterlagen. Was

den Postverkehr betrifft, so ließen sich zwar die mit der Post eingehenden Pakete, soweit sie nach dem Post-Zollregulativ den Zollstellen vorzulegen waren, ohne Schwierigkeit in die Statistik einbeziehen. Jedoch blieb der ganze durch die Post vermittelte ausgehende Verkehr bei Aufstellung der Statistik unberücksichtigt, weil die Zollstellen mit diesem Verkehre keinerlei Befassung hatten.

Die durch die unvollständige und ungenaue Anschreibung bedingte Lückenhaftigkeit der Warenverkehrsstatistik hatte zur Folge, daß diese je länger je mehr kein zutreffendes Bild der Handelsbeziehungen Deutschlands mit dem Auslande zu bieten vermochte. Es bedurfte daher einer durchgreifenden Änderung der Warenverkehrsstatistik, wenn diese wirklich ihren Zweck erfüllen sollte, nämlich, wie es in einer Denkschrift aus dem Jahre 1877 heißt, »den Organen der Gesetzgebung und Verwaltung wie den Angehörigen des Handels- und Gewerbestandes eine fortlaufende Kenntnis von dem Gange des auswärtigen Handels, der Einfuhren, Ausfuhren und Durchfuhren zu verschaffen und dadurch den verschiedenen Beteiligten die fortgesetzte Beobachtung der Veränderungen in den Produktions- und Konsumtionsverhältnissen zu ermöglichen«.

Die Umgestaltung der Warenverkehrsstatistik erfolgte durch das am 1. Januar 1880 in Kraft getretene Gesetz vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Auslande. Die wesentlichste Bestimmung dieses Gesetzes ist die Einführung der Anmeldepflicht für Waren jeder Art. In dieser Beziehung heißt es im § 1 des Gesetzes: »Die Waren, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, einschließlich der Versendungen aus dem Zollgebiete durch das Ausland nach dem Zollgebiete, sind den mit den Anschreibungen beauftragten Amtsstellen nach Gattung, Menge, Herkunfts- und Bestimmungsland anzumelden.« Ausgenommen von der Anmeldepflicht sind nur die Sendungen zollfreier Waren im Gewichte von 250 g oder weniger und einige andere nach dem Zolltarifgesetze zollfreie Gegenstände. Die hauptsächlichsten sonstigen Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Juli 1879 sind, kurz zusammengefaßt, folgende: Die Gattung der Ware muß in der Regel nach deren spezieller Benennung und Beschaffenheit, die Menge im allgemeinen nach dem Gewicht, und zwar, wenn es sich nicht um Sendungen mit nur einer Warengattung handelt, nach dem Reingewicht, angemeldet werden. Das Nähere über Klassifikation und Maßstäbe der Waren für die statistischen Anmeldungen bestimmt das vom Bundesrat erlassene, im Laufe der Jahre mehrfach neu herausgegebene statistische Warenverzeichnis. Als Anmeldestellen für die Warenverkehrsstatistik sind die Zollämter an der Grenze bestimmt, doch können auch andere Zollämter, ferner in den Grenzbezirken an Orten ohne Zollamt Gemeindebehörden als Anmeldestellen bestellt werden. Die Anmeldung der Waren erfolgt — außer beim kleinen Grenzverkehre, für den mündliche Anmeldung genügt — durch Übergabe eines Anmeldescheins durch den Warenführer an die Anmeldestelle; an die Stelle des Anmeldescheins tritt bei den nach Maßgabe der Zoll- oder Steuergesetze bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr den Zoll- oder Steuerbehörden zu deklarierenden Waren die Zoll- oder Steuerdeklaration. Die Ausstellung des Anmeldescheins oder sonstigen Anmeldepapiers liegt dem Absender oder u. U. in dessen Vertretung dem Warenführer ob. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Anmeldepapiers ist der Aussteller, wenn dieser aber im Auslande wohnt, der Warenführer verantwortlich. Sendungen nach dem Auslande dürfen von den öffentlichen Transportanstalten und den gewerbsmäßig Güter befördernden Personen nur weiterbefördert werden, wenn die

erforderlichen Anmeldepapiere vorhanden und in der vorgeschriebenen Form ausgestellt sind, auch ihrem Inhalte nach mit den sonstigen Begleitpapieren (Frachtbriefen und Deklarationen) übereinstimmen. Bei der Ausfuhr ist ausnahmsweise die nachträgliche Beibringung des Anmeldescheins binnen achttägiger Frist statthaft, vorausgesetzt, daß vorher ein Interimsschein (Zwischenschein) vorgelegt worden ist. Bei Übergabe der Anmeldescheine an die Anmeldestellen haben die öffentlichen Transportanstalten oder gewerbsmäßigen Güterbeförderer schriftlich zu erklären, daß die Scheine alle der Anmeldepflicht unterliegenden Waren umfassen. Die Anmeldestellen haben die Angaben in den Anmeldescheinen mit den sonstigen Begleitpapieren und dem Warenbefunde zu vergleichen und u. U. die Berichtigung oder Vervollständigung der Scheine zu veranlassen. Erleichterungen bezüglich der Anmeldung können vom Bundesrat in bestimmten Fällen, u. a. auch für den Postverkehr, verfügt werden. Eine für die anzumeldenden Waren zu entrichtende statistische Gebühr hat im wesentlichen den Zweck, die Kosten der Anschreibung des Warenverkehrs zu decken. Bestimmte Sendungen, u. a. alle Postsendungen, sind von der Gebührenentrichtung befreit. Die Verpflichtung zur Entrichtung der statistischen Gebühr wird durch Verwendung von Stempelmarken (statistischen Marken), die auf die Anmeldescheine aufzukleben und von der Anmeldestelle zu entwerten sind, erfüllt; zur Zeit gibt es derartige Stempelmarken im Werte von 5, 10, 20, 50 Pf. und 1 Mark, außerdem werden gestempelte Ausfuhranmeldescheine mit einem eingedruckten statistischen Wertzeichen zu 5 Pf. ausgegeben. Der Vertrieb der statistischen Wertzeichen ist den Postanstalten übertragen; einzelne Stempelmarken werden außerdem bei den Anmeldestellen käuflich abgegeben. Für die mit dem Vertriebe der statistischen Wertzeichen verbundene Mühewaltung erhält die Postverwaltung eine Vergütung in Höhe von $2^1/_2$ v. H. des Absatzes. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des Gesetzes sind, wenn nicht nach den Strafgesetzen eine andere Strafe verwirkt ist, mit Ordnungsstrafe bis 100 Mark bedroht.

Den Bestimmungen des Gesetzes über die Warenverkehrsstatistik unterliegen, wie schon erwähnt, auch die Postsendungen, in denen Waren zur Versendung kommen, also die Pakete ohne und mit Wertangabe sowie die Kästchen mit Wertangabe. Doch hat der Bundesrat gleich bei Erlaß des Gesetzes vom 20. Juli 1879 von der Befugnis, Erleichterungen für den Postverkehr einzuführen, in mehrfacher Beziehung Gebrauch gemacht. Sowohl für die eingehenden als auch für die ausgehenden Postsendungen gilt die Vorschrift, daß sich die Befugnis der Anmeldestellen zur Revision der Waren und zur Vergleichung der Frachtpapiere zwecks Prüfung der Richtigkeit der Anmeldungen auf den Postverkehr nicht bezieht. Im übrigen bedurfte es für die eingehenden Postsendungen keiner erleichternden Bestimmungen, weil diese Sendungen schon früher ohne Schwierigkeit in die Warenverkehrsstatistik hatten einbezogen werden können; überdies war durch die Bestimmung des Gesetzes, daß bei den ohnehin den Zoll- oder Steuerbehörden zu deklarierenden Waren an die Stelle der förmlichen Anmeldescheine die Zoll- oder Steuerdeklarationen treten sollen, die Möglichkeit geboten, bei den eingehenden Postsendungen von der Beibringung besonderer Anmeldescheine abzusehen. Anders lag die Sache bei den mit der Post nach dem Zollausland auszuführenden Waren. Hätte das Gesetz auf Postsendungen nach dem Ausland ohne Einschränkung Anwendung gefunden, so wäre für jede ausgehende Postsendung ein besonderer Anmeldeschein beizubringen gewesen. Da dies den Postverkehr erheblich belastet hätte, so hat sich die Postverwaltung seinerzeit bei den Vorverhand-

lungen über das Gesetz, betreffend die Warenverkehrsstatistik, in erster Linie darum bemüht, für die Ausfuhr mit der Post die Befreiung von der Anmeldepflicht durchzusetzen. Eine so weitgehende Erleichterung wäre ohne Zweifel im Interesse der Absender und des Postbetriebs sehr erwünscht gewesen; sie ließ sich aber nicht ermöglichen, weil gerade die bisherige Nichtberücksichtigung des Postverkehrs eine nicht unwesentliche Ursache für die Lückenhaftigkeit der Ausfuhrstatistik gebildet hatte. Daß letztes der Fall war, ist auch erklärlich, da es sich bei dem durch die Post vermittelten Paketverkehre nach dem Auslande zum nicht geringen Teile um Waren handelt, die, wie Seidenstoffe, Spitzen, feine Kurzwaren, Bijouterien u. dgl., im Verhältnisse zu ihrem Umfang und Gewicht einen hohen Wert haben. Also die gänzliche Befreiung der ausgehenden Postsendungen von der Anmeldepflicht war nicht angängig. Wohl aber erreichte die Postverwaltung, daß bei den ausgehenden Postsendungen auf die Beibringung förmlicher Anmeldescheine verzichtet wurde. In dieser Beziehung bestimmte die unterm 20. November 1879 erlassene Bekanntmachung wegen Ausführung des Gesetzes über die Warenverkehrsstatistik: »Bei der Ausfuhr mit der Post können an die Stelle der .... Anmeldescheine Duplikate der den Postsendungen beizufügenden Zolldeklarationen treten.« Dieser Vorschrift entsprechend brauchte von der Postverwaltung beim Inkrafttreten des Gesetzes nur angeordnet zu werden, daß jedem Pakete nach dem Ausland eine Zollinhaltserklärung mehr als bisher beigefügt werden müsse, und daß die Grenz-Ausgangs-Postanstalten die für Zwecke der Warenverkehrsstatistik bestimmten Doppel der Zollinhaltserklärungen an die zuständigen Anmeldestellen weiterzugeben hätten. Für die Überweisung der Doppel an die Anmeldestellen wurde — um der Bestimmung des Gesetzes Genüge zu tun, daß die Transportanstalt bei Übergabe der Anmeldescheine eine schriftliche Erklärung über die Vollzähligkeit der Scheine abzugeben habe, — ein noch jetzt gültiges Formular eingeführt, in dem die Grenz-Ausgangs-Postanstalt unter Bezeichnung des Landes, an das die Sendungen zunächst übergeben werden, die Anzahl der Doppel der Zollinhaltserklärungen zu vermerken und diese Angabe durch die Bescheinigung »Für die Richtigkeit« zu bekräftigen hat. Als eine weitere Erleichterung für den Postverkehr wurde noch bestimmt, daß sich die Anmeldepflicht nicht auf die mit der Post stattfindenden Durchfuhren, auch nicht auf die Postsendungen aus dem deutschen Zollgebiete durch das Ausland nach dem deutschen Zollgebiet erstrecken sollte; weiter sollten die Postsendungen aus dem freien Verkehre des Zollgebiets nach den Zollausschlüssen und Freihafengebieten des Deutschen Reichs von der Pflicht zur Anmeldung ausgenommen sein.

Diese Erleichterungen für den Postverkehr haben im Laufe der Zeit insofern eine Einschränkung erfahren, als durch die unterm 29. Oktober 1896 erlassenen neuen Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Warenverkehrsstatistik für die Postsendungen nach den Zollausschlüssen und Freihafengebieten die Anmeldepflicht eingeführt wurde. Maßgebend war dabei der Gedanke, daß die Warenverkehrsstatistik, wenn anders sie eine zutreffende Beurteilung unserer Handelsbeziehungen zum Ausland ermöglichen solle, möglichst lückenlos sein müsse, und daß daher der immer mehr anwachsende Paketverkehr der Post nach den Zollausschlüssen und insbesondere nach den Freihafengebieten bei Aufstellung der Statistik nicht unberücksichtigt bleiben dürfe. Diesen Erwägungen konnte sich auch die Postverwaltung, die an sich im Interesse der Absender und des Postbetriebs gern die Befreiung der Pakete nach den Zollausschlüssen und Freihafengebieten von

der Anmeldepflicht beibehalten hätte, nicht verschließen, und so wurde 1898 durch Verfügung im Postamtsblatte bestimmt, daß Pakete nach den Zollausschlüssen und Freihafengebieten von den Postanstalten nur dann zur Beförderung angenommen werden dürften, wenn sie von einer Erklärung über den Inhalt nach Art der Zollinhaltserklärungen begleitet seien. Da es indes für die Aufgabe-Postanstalten u. U. schwierig ist, mit Sicherheit zu erkennen, ob ein Paket in einem Orte der Zollausschlüsse oder der Freihafengebiete zur Aushändigung kommen wird oder nicht, so erhielten die Postanstalten im Einvernehmen mit den beteiligten anderen Behörden die Ermächtigung, in zweifelhaften Fällen auf Verlangen des Absenders die Pakete auch ohne Inhaltserklärung anzunehmen. Wenn nötig, sollte die Inhaltserklärung nachträglich vom Empfänger oder im Benehmen mit der Aufgabe-Postanstalt vom Absender beschafft werden. Um letztes zu ermöglichen, wurde den Aufgabe-Postanstalten zur Pflicht gemacht, darauf zu achten, daß bei Paketen, die möglicherweise in einem Zollausschluß oder Freihafengebiete zur Aushändigung kommen würden, auf dem Abschnitte der Postpaketadresse Name, Wohnort und Wohnung des Absenders genau vermerkt sind.

Bei Erlaß der Vorschriften über die Beigabe von Doppeln der Zollinhaltserklärungen zu den Paketen nach dem Auslande hatte die Postverwaltung ursprünglich davon abgesehen, besondere Bestimmungen über den Inhalt und die Beschaffenheit dieser Doppel zu treffen. Es wurde, dem Wortlaute der Bekanntmachung zur Ausführung des Gesetzes über die Warenverkehrsstatistik entsprechend, lediglich die Beibringung von Doppeln der für die ausländischen Zollbehörden erforderlichen Zollinhaltserklärungen verlangt. Hieraus ergaben sich in der Praxis allerlei Unzuträglichkeiten. Der Umstand, daß verschiedene ausländische Zollbehörden hinsichtlich des Inhalts und der Beschaffenheit der Zollinhaltserklärungen wenig weitgehende Anforderungen stellen, hatte zur Folge, daß die an die Anmeldestellen abgegebenen Doppel vielfach den besonderen Bedürfnissen der Warenverkehrsstatistik nicht ausreichend entsprachen. Dies führte nach und nach dazu, daß die Postverwaltung, um den Wünschen der statistischen Behörden gerecht zu werden, für die Zollinhaltserklärungen außer der Angabe des Rohgewichts der Sendung und des Gesamtwertes auch die Angabe des Reingewichts und Wertes jeder Warengattung, ferner die genaue Bezeichnung des Inhalts unter Ausschluß allgemeiner Bezeichnungen, wie Kolonialwaren, Kurzwaren usw., vorschrieb. Gleichzeitig wurden die Aufgabe-Postanstalten angewiesen, darauf zu halten, daß die Zollinhaltserklärungen ordnungsmäßig ausgefertigt und daß darin insbesondere die für die Zwecke der deutschen Warenverkehrsstatistik erforderlichen Angaben enthalten sind; im weiteren wurde den Grenz-Ausgangs-Postanstalten die Verpflichtung auferlegt, die Doppel der Zollinhaltserklärungen vor ihrer Übergabe an die Anmeldestelle einer genauen Durchsicht nicht nur in bezug auf die Eintragung des Rohgewichts zu unterziehen, sondern sie auch dahin zu prüfen, ob die Inhaltsangabe zutreffend ist und nicht etwa aus allgemein oder unbestimmt gehaltenen Bezeichnungen besteht. Nach diesen Bestimmungen unterschieden sich die für Zwecke der Warenverkehrsstatistik bestimmten Doppel der Zollinhaltserklärungen von den förmlichen Anmeldescheinen hauptsächlich dadurch, daß in den Doppeln einerseits eine mit dem statistischen Warenverzeichnis übereinstimmende Bezeichnung des Inhalts und die Angabe der Nummer dieses Verzeichnisses nicht erforderlich war, daß aber anderseits, über die für die Anmeldescheine vorgeschriebenen Angaben hinausgehend, der Gesamtwert der Sen-

dung und der Einzelwert jeder Warengattung vermerkt werden mußte. Um die richtige Ausfertigung der Zollinhaltserklärungen durch die Absender und ihre sorgfältige Prüfung durch die Aufgabe- und Grenz-Ausgangs-Postanstalten soviel als möglich sicherzustellen, wurde im Jahre 1881 ein Formular zur Zollinhaltserklärung entworfen, das alle Spalten enthielt, die zur Niederschrift der für die deutsche Warenverkehrsstatistik erforderlichen Angaben nötig waren. Die Herstellung und der Vertrieb dieser Formulare wurden der Privatindustrie überlassen, doch wurden die Beamten und Unterbeamten der Postschalter ermächtigt, sich für eigene Rechnung mit dem Absatze von Formularen zu Zollinhaltserklärungen zu befassen.

Die genaue Ausfüllung aller Spalten des Formulars zur Zollinhaltserklärung hätte an und für sich nur für diejenigen Ausfertigungen der Zollinhaltserklärungen in Anspruch genommen zu werden brauchen, die zur Abgabe an die statistischen Anmeldestellen bestimmt waren; dagegen hätten für die an das Ausland weiterzugebenden Zollinhaltserklärungen die nach den fremden Zollvorschriften erforderlichen, zum Teil minder weitgehenden Angaben ausgereicht. Indes mußte die Postverwaltung im Hinblick auf § 6 des Gesetzes vom 20. Juli 1879, der die Übereinstimmung des Inhalts der Anmeldescheine (also auch der die Stelle der Anmeldescheine vertretenden Doppel der Zollinhaltserklärungen) mit den sonstigen Deklarationen verlangte, daran festhalten, daß die zu ein und derselben Sendung gehörenden Ausfertigungen der Zollinhaltserklärungen, gleichviel ob sie für die deutsche Warenverkehrsstatistik oder für das Ausland bestimmt waren, gleiche Angaben enthielten. Natürlich kam es dabei nicht auf die wörtliche, sondern auf die sachliche Übereinstimmung der verschiedenen Ausfertigungen der Zollinhaltserklärungen an, und es war daher z. B. nichts dagegen einzuwenden, wenn die Zollinhaltserklärungen für die Warenverkehrsstatistik in einer anderen Sprache als die Zollinhaltserklärungen für das Ausland abgefaßt waren. In der Tat waren früher die für statistische Zwecke bestimmten Ausfertigungen der Zollinhaltserklärungen im allgemeinen in deutscher Sprache auszustellen, auch dann, wenn für die Zollinhaltserklärungen für das Ausland eine andere Sprache anzuwenden war. Wenn hiervon in den letzten Jahren abgewichen worden ist, und wenn die am 1. Februar 1905 in Kraft getretene Ausgabe des Paketposttarifs die Bestimmung enthielt, daß die Zollinhaltserklärungen für ein und dasselbe Paket in jedem Falle in einer Sprache, also die Zollinhaltserklärungen für die Warenverkehrsstatistik stets in der Sprache der Zollinhaltserklärungen für das Ausland, auszufertigen seien, so waren dabei lediglich praktische Erwägungen maßgebend. Es sollte nämlich den Absendern die Anwendung des Durchdruckverfahrens zur Herstellung der Zollinhaltserklärungen ermöglicht, auch sollte den Weiterungen ein Ende gemacht werden, die nicht selten dadurch entstanden waren, daß an Stelle der in fremder Sprache abgefaßten Ausfertigungen der Zollinhaltserklärungen versehentlich die in deutscher Sprache abgefaßten Exemplare an die fremden Zollstellen weitergegeben wurden.

Eine Reihe von Neuerungen auf dem Gebiete der Warenverkehrsstatistik ist mit dem 1. März d. J. durch das auf Grund des Gesetzes vom 7. Februar d. J. durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom gleichen Tage in neuer Fassung veröffentlichte »Gesetz, betreffend die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande«, eingeführt worden. Das neue Gesetz behält die grundlegenden Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Juli 1879 bei, die sich in 26 jähriger Anwendung bewährt und eingebürgert haben. Die vorge-

nommenen Änderungen halten sich daher in engen Grenzen; sie zielen teils auf eine Verbesserung der Warenverkehrsstatistik hin, teils bringen sie Erleichterungen für das Publikum. In letzter Beziehung ist anzuführen, daß eine Reihe anmeldepflichtiger Sendungen, für die bisher die statistische Gebühr zu entrichten war, von der Gebührenentrichtung befreit worden ist. Dazu gehören namentlich alle Sendungen bis 20 kg sowie Ausstellungsgüter. Für den Postverkehr kommt diese Erleichterung nicht in Betracht, da die Postsendungen, wie früher erwähnt wurde, schon bisher durchgängig von der Gebührenentrichtung befreit waren. Eine Verbesserung der Warenverkehrsstatistik soll in erster Linie dadurch erreicht werden, daß in die Statistik, die sich bisher auf den Warenverkehr des deutschen Zollgebiets beschränkte, der Warenverkehr der Freihafengebiete Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven und Geestemünde sowie der Zollausschlüsse Bremen und Emden einbezogen wird. Die Statistik umfaßt dann, da die ausgeschlossen bleibenden Zollausschlüsse, nämlich die Insel Helgoland und die badischen Zollausschlüsse, wegen ihres geringen Verkehrs nicht in Betracht kommen, das gesamte deutsche Wirtschaftsgebiet mit Einschluß der zum deutschen Zollgebiete gehörenden fremden Gebietsteile, nämlich Luxemburgs und einiger österreichischen Gemeinden. Dadurch wird dem Mangel abgeholfen, daß es bisher an Zahlen fehlte, die die wirtschaftliche Stellung Deutschlands in vollem Umfang erkennen ließen, einem Mangel, der insbesondere bei einer Vergleichung des deutschen Warenaustausches mit dem Warenverkehre fremder Länder in die Erscheinung trat. Für den Postverkehr hat die Neuerung die erwünschte Wirkung, daß Pakete aus dem deutschen Zollgebiete nach den in die Warenverkehrsstatistik einbezogenen Freihafengebieten und Zollausschlüssen von Inhaltserklärungen nicht mehr begleitet zu sein brauchen. Ausgeschlossen sind dabei freilich die Postsendungen nach dem Freihafen Hamburg. Daß Sendungen dahin einschließlich der Postsendungen auch künftig in der bisherigen Form für die Statistik angemeldet werden müssen, beruht darauf, daß bei dem bedeutenden Umfange des hamburgischen Freihafenverkehrs die Beibehaltung der besonderen Anschreibung dieses Verkehrs notwendig erschien. Somit müssen die mit der Post aus dem Zollgebiete nach dem Freihafen Hamburg versandten Pakete auch ferner von Erklärungen über den Inhalt nach Art der Zollinhaltserklärungen begleitet sein. Dasselbe gilt für Pakete nach Helgoland und den badischen Zollausschlüssen, weil diese Gebiete, wie erwähnt, in die Warenverkehrsstatistik auch ferner nicht einbezogen werden, also für die Statistik Ausland bleiben. Die aus den Zollausschlüssen und Freihafengebieten (mit Ausnahme der Insel Helgoland und der badischen Zollausschlüsse) nach anderen Ländern ausgehenden oder dahin aus anderen Ländern eingehenden Warensendungen müssen künftig, weil diese Zollausschlüsse und Freihafengebiete für die Statistik als Inland anzusehen sind, ebenso für die Warenverkehrsstatistik angemeldet werden wie Sendungen, die zwischen dem Zollgebiet und anderen Ländern vorkommen. Jedoch ist für den Postverkehr die Sondervorschrift getroffen, daß die seewärts aus dem Ausland in einen Zollausschluß oder Freihafen eingehenden oder seewärts von dort nach dem Ausland ausgehenden Postpaketsendungen von der Verpflichtung zur Anmeldung ausgenommen sind. Auf Postsendungen, die über einen Zollausschluß oder Freihafen in das Zollgebiet eingehen oder aus dem Zollgebiet über einen Zollausschluß oder Freihafen nach dem Auslande befördert werden, erstreckt sich die Befreiung nicht.

Außer durch Einbeziehung der Freihafengebiete und der wichtigeren Zollausschlüsse ist die Warenverkehrsstatistik ferner durch Änderung der Be-

stimmungen über die Wertermittelung verbessert worden. In dem Gesetze vom 20. Juli 1879 ist als Regel die Anmeldung der anmeldepflichtigen Waren nach dem Gewichte vorgesehen. Auf Grund der derart erfolgten Anmeldungen werden die Werte des deutschen Außenhandels im allgemeinen durch Abschätzung ermittelt; diese geschieht durch eine aus einer großen Zahl (1904: 134) von Sachverständigen aus den Kreisen von Handel, Industrie und Landwirtschaft bestehende, alljährlich im Statistischen Amte zusammentretende Kommission, deren Aufgabe es ist, für die verschiedenen im Statistischen Warenverzeichnis aufgeführten Warengattungen Durchschnittswerte als Grundlage für die Warenverkehrsstatistik festzustellen. Natürlich bietet die Wertbestimmung durch Sachverständige immer nur Annäherungswerte; selbst die sorgfältigste Schätzung bleibt nicht selten hinter der Wirklichkeit zurück. Mißlich ist namentlich, daß bei Anwendung des Abschätzungsverfahrens größere Unterschiede in den Beschaffenheits- und Wertstufen von Waren derselben Gattung nicht genügend zur Geltung kommen, weil der Anteil der Sorten an der Gesamtmenge je nach der Beschaffenheit und Güte verschieden und im einzelnen nicht bekannt ist. Ferner ergeben sich Schwierigkeiten bei der Ermittelung jährlicher Durchschnittswerte namentlich dann, wenn im Laufe des Jahres erhebliche Preisschwankungen stattgefunden haben. Endlich lassen sich bei Waren, für die es keine allgemeinen Marktpreise gibt, deren Wert sich vielmehr für jeden Geschäftsabschluß besonders bestimmt, auch nur annähernd zuverlässige Schätzungswerte überhaupt nicht finden. Mit Rücksicht auf diese Mängel der bisherigen Wertermittelung ist die Frage, in welcher Weise eine zuverlässigere Feststellung der Werte der Waren des auswärtigen Handels zu ermöglichen sei, vom Statistischen Amte wiederholt zum Gegenstand eingehender Beratungen mit den Sachverständigen für die Ermittelung der Handelswerte gemacht worden. Dabei hat sich ergeben, daß die Meinungen über die beste Art der Wertermittelung weit auseinandergingen, und daß namentlich die in erster Linie in Betracht kommende Ersetzung des Abschätzungsverfahrens durch Einführung des Zwanges zur Wertangabe bei vielen Sachverständigen und in Handelskreisen lebhaften Widerstand fand. Mit Rücksicht hierauf ist das Abschätzungsverfahren im neuen Gesetz über die Warenverkehrsstatistik in der Hauptsache beibehalten worden. Doch ist die Ermittelung zutreffender Werte dadurch erleichtert worden, daß der Bundesrat nach dem neuen Gesetze die Anmeldung außer nach dem Gewicht auch nach dem Werte vorzuschreiben berechtigt ist. Von dieser Befugnis soll für solche Waren Gebrauch gemacht werden, bei denen sich die Ermittelung zutreffender Jahresdurchschnittswerte nach den bisherigen Erfahrungen als besonders schwierig erwiesen hat.

Die den Postverkehr betreffenden Bestimmungen des Gesetzes über die Warenverkehrsstatistik haben eine Änderung nicht erfahren; gleich dem Gesetze vom 20. Juli 1879 bestimmt auch das Gesetz vom 7. Februar 1906, daß der Bundesrat Erleichterungen für den Postverkehr zulassen kann, und daß eine statistische Gebühr für die der Anmeldung unterliegenden Postsendungen nicht zu entrichten ist. Die Ausführungsbestimmungen zu dem neuen Gesetze weisen dagegen eine Reihe von Neuerungen auf, die für den Postverkehr wichtig sind, und zwar beziehen sich diese auf die Ausfertigung der für die statistischen Anmeldungen erforderlichen Doppel der Zollinhaltserklärungen, auf die Prüfung dieser Doppel durch die Postanstalten und endlich auf die bei den Postanstalten vorrätig zu haltenden statistischen Wertzeichen.

Was zunächst den letzten Punkt betrifft, so soll, um die Entrichtung

größerer Beträge an statistischer Gebühr zu erleichtern, eine neue statistische Stempelmarke zu 5 Mark ausgegeben werden. Dafür wird die statistische Marke zu 20 Pf. abgeschafft, doch dürfen die Wertzeichen zu 20 Pf. einstweilen weiter benutzt werden, auch setzen die Postanstalten den Verkauf dieser Marken fort, solange noch Bestände davon vorhanden sind. Die Ausgabe der neuen statistischen Wertzeichen zu 5 Mark ist noch nicht erfolgt. Voraussichtlich werden diese nicht bei allen Postanstalten, sondern gleich den statistischen Stempelmarken zu 1 Mark nur bei denjenigen Postämtern, bei denen wirklich ein Bedürfnis dazu besteht, zum Verkaufe gestellt werden. Die durch die Postanstalten abzusetzenden gestempelten Anmeldescheine für die Ausfuhr müssen neu gedruckt werden, weil das Formular zu den Ausfuhranmeldescheinen in mehrfacher Beziehung, namentlich hinsichtlich der darauf vorhandenen Bemerkungen, geändert worden ist. Doch können die bisherigen Formulare bis Ende 1907 weiter benutzt werden, und die Postanstalten werden deshalb neue Formulare zu gestempelten statistischen Anmeldescheinen voraussichtlich erst nach Verlauf einiger Zeit erhalten.

Besonders wichtig sind diejenigen Punkte der neuen Ausführungsbestimmungen, die sich auf die Ausfertigung der für statistische Zwecke bestimmten Doppel der Zollinhaltserklärungen beziehen. Die weitgehenden Anforderungen, welche die Postverwaltung bisher im Interesse der Warenverkehrsstatistik bezüglich des Inhalts und der Beschaffenheit der Zollinhaltserklärungen zu Paketen und Wertkästchen nach dem Auslande stellen mußte, waren dem Publikum von Anfang an wenig erwünscht; sie wurden, je mehr der durch die Post vermittelte Warenverkehr nach dem Auslande zunahm, immer mehr als eine Erschwerung und Belästigung des Verkehrs empfunden. Die aus Kreisen von Interessenten wiederholt laut gewordenen Wünsche wegen vereinfachter Ausfertigung der Zollinhaltserklärungen zu Paket- und Wertsendungen nach anderen Ländern gaben der Postverwaltung Anlaß, bei den Vorverhandlungen wegen des jetzt in Kraft getretenen neuen Gesetzes über die Warenverkehrsstatistik auf Erleichterungen bezüglich der Ausfertigung der Zollinhaltserklärungen zu dringen. Erfreulicherweise haben sich die Anregungen der Postverwaltung bei Erlaß der Ausführungsbestimmungen zu dem neuen Gesetz in weitgehender Weise berücksichtigen lassen. An Stelle der genauen Bezeichnung des Inhalts unter Ausschluß allgemein gehaltener Angaben genügt für Zwecke der Warenverkehrsstatistik in den Zollinhaltserklärungen fortan die allgemeine Bezeichnung der Gattung der Waren, gleichviel, ob die Sendung nur eine Warengattung enthält oder ob mehrere Waren zusammengepackt sind. Ferner ist die Angabe des Reingewichts und des Wertes jeder Warengattung nicht mehr erforderlich, sondern es genügt die Angabe des Rohgewichts der ganzen Sendung und des Gesamtwerts.

Auf die für die fremden Zollverwaltungen bestimmten Ausfertigungen der Zollinhaltserklärungen können die erleichternden Bestimmungen natürlich nur insoweit Anwendung finden, als dies mit den fremden Zollvorschriften vereinbar ist. Fordern diese weitergehende Angaben in den Zollinhaltserklärungen, z. B. die genaue Bezeichnung des Inhalts, die Angabe des Reingewichts der ganzen Sendung oder der einzelnen Warengattungen, die Angabe des Wertes jeder Warengattung usw., so müssen die deutschen Absender diese besonderen Vorschriften beachten und können davon, wenigstens soweit die zum Gebrauche der fremden Behörden bestimmten Exemplare der Zollinhaltserklärungen in Frage kommen, durch deutscherseits erlassene Bestimmungen nicht befreit werden. Für die Fälle dieser Art — es handelt sich dabei um eine größere Zahl von Ländern — ist es von besonderem

Interesse, daß die Vorschrift des Gesetzes vom 20. Juli 1879, wonach die statistischen Anmeldepapiere mit den sonstigen Begleitpapieren inhaltlich übereinstimmen mußten, durch das neue Gesetz über die Warenverkehrsstatistik beseitigt worden ist, und daß demzufolge die Ausführungsbestimmungen zu diesem Gesetze die Übereinstimmung der Angaben in den für die Statistik bestimmten Doppeln und der Angaben in den an die ausländischen Behörden zu überweisenden Ausfertigungen der Zollinhaltserklärungen nicht beanspruchen, falls die Doppel auf besonderen Formularen von grüner Farbe ausgestellt sind. Solche grünen Doppel müssen bei Paketen (einschließlich der Kästchen) mit Wertangabe benutzt werden, wogegen es bei Paketen ohne Wertangabe dem Belieben des Absenders überlassen ist, ob er die Doppel auf grünen oder auf gewöhnlichen Formularen zu Zollinhaltserklärungen ausfertigen will.

Die grünen Doppel — die grüne Farbe ist gewählt worden, weil die Ausfuhranmeldescheine für die auf andere Weise als mit der Post ausgeführten Waren diese Farbe haben — sind, weil sie für deutsche Dienststellen bestimmt sind, allgemein in deutscher Sprache auszufertigen. In ihnen genügt, wie sich aus dem Gesagten ergibt, die allgemeine Bezeichnung des Inhalts nebst Angabe des Rohgewichts und des Gesamtwerts in jedem Falle, also auch dann, wenn die Zollinhaltserklärungen für das Ausland gemäß den fremden Zollvorschriften weitere Angaben enthalten müssen. Umgekehrt würde nichts im Wege stehen, daß der Versender, wenn ihm das zweckmäßig erscheint, um eine möglichst genaue statistische Anschreibung der von ihm abgesandten Waren zu ermöglichen, in den grünen Doppeln eingehendere Angaben über die Beschaffenheit des Inhalts macht als in den Zollinhaltserklärungen für das Ausland. Macht der Absender bei Paketen ohne Wertangabe von der Befugnis zur Ausstellung der Doppel auf gewöhnlichen Formularen zu Zollinhaltserklärungen Gebrauch, so müssen die Doppel nach wie vor mit den Zollinhaltserklärungen für das Ausland übereinstimmen. Diese Vorschrift, die darauf beruht, daß es andernfalls für die Grenz-Ausgangs-Postanstalten zu schwierig sein würde, die an die Anmeldestellen zu überweisenden Exemplare der Zollinhaltserklärungen herauszufinden, wird voraussichtlich zur Folge haben, daß die Absender, namentlich Geschäfte, grüne Doppel nicht selten auch bei Paketen ohne Wertangabe verwenden. Für die Zwecke der Statistik sind die grünen Doppel im allgemeinen erwünschter als Doppel auf gewöhnlichen Formularen zu Zollinhaltserklärungen. In dieser Beziehung sei darauf hingewiesen, daß sich die Angaben in den natürlich den Bedürfnissen der fremden Zollbehörden angepaßten, häufig in einer fremden Sprache ausgestellten Zollinhaltserklärungen für das Ausland in vielen Fällen für die Zwecke der deutschen Warenverkehrsstatistik als nicht recht verwendbar erwiesen haben, und daß daher die Abgabe von Doppeln, die mit den Zollinhaltserklärungen für das Ausland wörtlich übereinstimmen, nicht ohne weiteres eine richtige statistische Anschreibung der Waren gewährleistet. Wenn die Anwendung grüner Doppel trotzdem nicht für alle Sendungen sondern nur für diejenigen mit Wertangabe vorgeschrieben worden ist, so ist das deshalb geschehen, weil ein großer Teil der mit der Post nach dem Auslande zu versendenden Warensendungen von Privatpersonen herrührt, die, weil sie nur dann und wann Paket- und Wertsendungen nach dem Ausland absenden, mit der Ausfüllung der Begleitpapiere usw. nicht recht Bescheid wissen. Man hat sich also, um eine zu weitgehende Belästigung des Verkehrs zu vermeiden, im Interesse des Privatpublikums darauf beschränkt, die Beigabe grüner Doppel nur bei den Sen-

dungen mit Wertangabe zu verlangen, die wegen der in ihnen enthaltenen höheren Werte für die Statistik eine größere Bedeutung haben als die Pakete ohne Wertangabe. Zu bemerken ist noch, daß die Beigabe von grünen Doppeln bei Paketen und Kästchen mit Wertangabe nicht gleich, sondern erst vom 1. Januar 1907 ab gefordert wird; das Publikum hat also Zeit, sich an die neuen Bestimmungen zu gewöhnen. Bis zu diesem Zeitpunkte können den Wertpaketen und Wertkästchen ebenso wie den Paketen ohne Wertangabe nach Wahl des Absenders grüne Doppel oder solche auf gewöhnlichen Formularen zu Zollinhaltserklärungen beigefügt werden. Verwenden die Absender gewöhnliche Formulare, so müssen die Doppel auch bei den Sendungen mit Wertangabe genau mit den Zollinhaltserklärungen für das Ausland übereinstimmen.

Die bisherigen Formulare zur Zollinhaltserklärung können von den Absendern auch weiterhin benutzt werden. Im Hinblick auf die verschiedenen neuen Bestimmungen hat das Reichs-Postamt jedoch Muster zu neuen Formularen herausgegeben, nämlich Formulare auf gewöhnlichem (weißem oder gelblichem) Papier, die zur Ausfertigung der für die fremden Verwaltungen bestimmten Zollinhaltserklärungen bestimmt sind und außerdem bei gewöhnlichen Paketen (bis Ende des Jahres 1906 auch bei Wertsendungen) zur Ausfertigung der Doppel für die Warenverkehrsstatistik benutzt werden können, ferner Formulare auf grünem Papier, die ausschließlich zur Ausstellung von Doppeln der Zollinhaltserklärungen für Zwecke der Warenverkehrsstatistik verwendet werden dürfen. Beide Arten von Formularen sind so abgefaßt, daß diejenigen, die die Formulare benutzen, darin knapp gehaltene Hinweise auf die bei der Ausfüllung zu beachtenden Vorschriften finden. Die Herstellung und der Vertrieb der neuen Formulare ist, wie bisher, der Privatindustrie überlassen, auch ist nichts daran geändert worden, daß sich die Beamten und Unterbeamten an den Postschaltern für eigene Rechnung mit dem Verkaufe von Formularen zu Zollinhaltserklärungen befassen dürfen.

Für das Publikum bedeuten die neuen Vorschriften über die Ausfertigung der Zollinhaltserklärungen im ganzen genommen eine Erleichterung. Unerwünscht ist zwar, daß es statt des bisherigen einheitlichen Formulars zur Zollinhaltserklärung jetzt zwei solcher Formulare gibt; doch dürften die damit verbundenen Unbequemlichkeiten durch die bezüglich des Inhalts und der Beschaffenheit der Zollinhaltserklärungen getroffenen Erleichterungen reichlich aufgewogen werden. In letztem Sinne haben sich auch Vertreter des Handelsstandes geäußert, denen vor Erlaß der Ausführungsbestimmungen zu dem neuen Gesetze Gelegenheit gegeben worden war, sich zu der geplanten Einführung der grünen Doppel der Zollinhaltserklärungen zu äußern.

Der Postbetrieb erfährt durch die neuen Vorschriften nach verschiedenen Richtungen hin eine Erleichterung. Für die Aufgabe-Postanstalten ist die besondere Verpflichtung weggefallen, in jedem Falle darauf zu achten, daß der Inhalt in den Zollinhaltserklärungen genau bezeichnet ist. Künftig brauchen die Annahmebeamten im allgemeinen nur darüber zu wachen, daß die Absender die richtigen Formulare benutzt haben, und daß in den Inhaltserklärungen sowie den etwaigen grünen Doppeln die Spalten »Bezeichnung des Inhalts«, »Rohgewicht« und »Gesamtwert« ausgefüllt sind. Dafür, daß die etwaigen besonderen Vorschriften des Bestimmungslandes bei Ausfertigung der Zollinhaltserklärungen für das Ausland berücksichtigt werden, ist nach wie vor nicht der Annahme-

beamte, sondern der Absender verantwortlich. Doch ist für die Annahmebeamten die Verpflichtung bestehen geblieben, den Absendern über die im Paketposttarif (bei den Wertkästchen im Briefposttarif) enthaltenen fremden Zollvorschriften bereitwillig Auskunft zu erteilen und tunlichst darauf zu halten, daß die Absender die für die ausländischen Verwaltungen bestimmten Ausfertigungen der Zollinhaltserklärungen vorschriftsmäßig abfassen. Für die Grenz-Ausgangs-Postanstalten, die die Doppel der Zollinhaltserklärungen an die Anmeldestellen für die Warenverkehrsstatistik zu überweisen haben, enthalten die Ausführungsbestimmungen zu dem neuen Gesetze die Vorschrift: »Die Doppel der Zollinhaltserklärungen brauchen von den Postanstalten nicht unterschrieben oder abgestempelt zu werden. Eine Übereinstimmung der Angaben in den Doppeln mit den für das Ausland bestimmten Inhaltserklärungen ist nicht notwendig, einer Vergleichung bedarf es daher nicht.« Damit ist die frühere Bestimmung, daß die Zollinhaltserklärungen vor der Übergabe an die Anmeldestellen einer genauen Durchsicht zu unterziehen waren, weggefallen. Die Auswechselungs-Postanstalten können sich somit jetzt darauf beschränken, die grünen Doppel oder, wenn solche nicht beigefügt sind, eine beliebige Ausfertigung der Zollinhaltserklärungen abzunehmen, diese darauf durchzusehen, ob die Spalten »Bezeichnung des Inhalts«, »Rohgewicht« und »Gesamtwert« ausgefüllt sind, und die Doppel dann an die Anmeldestellen zu überweisen. Die Weitergabe einer auf einem grünen Formular ausgefertigten Zollinhaltserklärung an das Ausland ist den Grenz-Ausgangs-Postanstalten nicht gestattet. Sollte also ein Absender versehentlich mehr als eine Zollinhaltserklärung auf grünem Formular ausgestellt, und die Aufgabe-Postanstalt dies nicht bemerkt haben, so würde die Grenz-Ausgangs-Postanstalt die Richtigstellung der Inhaltserklärungen veranlassen müssen.

Der Kreis der von der Anmeldung für die Warenverkehrsstatistik ausgenommenen Postsendungen ist nach den neuen Ausführungsbestimmungen — abgesehen von den für die Pakete nach den Zollausschlüssen und Freihafengebieten eingetretenen Änderungen, von denen oben die Rede war — im allgemeinen unverändert geblieben. Es sind daher nach wie vor von der Anmeldepflicht befreit alle mit der Post stattfindenden Durchfuhren sowie die Postsendungen aus dem Zollgebiete durch das Zollausland nach dem Zollgebiete. Einige weitere (neue) Befreiungen von Postsendungen von der Anmeldepflicht ergeben sich daraus, daß gewisse Gegenstände, die nach den neuen Ausführungsbestimmungen nicht mehr anmeldepflichtig sind, öfter mit der Post zur Versendung kommen. Es handelt sich dabei namentlich um dienstliche Sendungen amtlicher Akten und um die aus dem freien Verkehre kommenden, für die Marine, für Truppenteile des Landheers und für Schutz- oder Polizeitruppen im Auslande bestimmten Waren, wie Ausrüstungs- und Bekleidungsgegenstände, Waffen, Schießbedarf, Lebensmittel usw. Sendungen dieser Art unterliegen der Anschreibung für die Warenverkehrsstatistik deshalb nicht, weil sie nicht dem eigentlichen Handelsverkehr angehören. Werden solche Sendungen mit der Post nach dem Auslande verschickt, so haben die Postanstalten die Beibringung eines für die Zwecke der Warenverkehrsstatistik bestimmten Doppels nicht in Anspruch zu nehmen, sondern sich mit der Beifügung von Zollinhaltserklärungen für das Ausland in der sich aus den Tarifen nach Abzug des Doppels ergebenden Zahl zu begnügen. Voraussetzung ist dabei, daß der Inhalt der Sendungen aus den Begleitpapieren unzweifelhaft zu ersehen ist. Der Beifügung eines Doppels der Zollinhaltserklärungen bedarf es ferner

nicht bei Sendungen, die ausschließlich Wertpapiere oder Papiergeld enthalten und demnach nicht unter das Gesetz über die Warenverkehrsstatistik fallen. Daß weiter auch bei Begleitscheinstücken, d. h. bei Paketen, mit denen unverzollte Waren aus einer Zollniederlage ins Zollausland gesandt werden, postseitig auf die Beifügung eines Doppels der Zollinhaltserklärungen verzichtet wird, beruht darauf, daß die Anschreibung für die Warenverkehrsstatistik bei den Sendungen dieser Art auf Grund des Begleitscheins erfolgt.

Die Rohrpostmaschinenstation beim Postamt 2 (Goethestr. 3) in Charlottenburg.

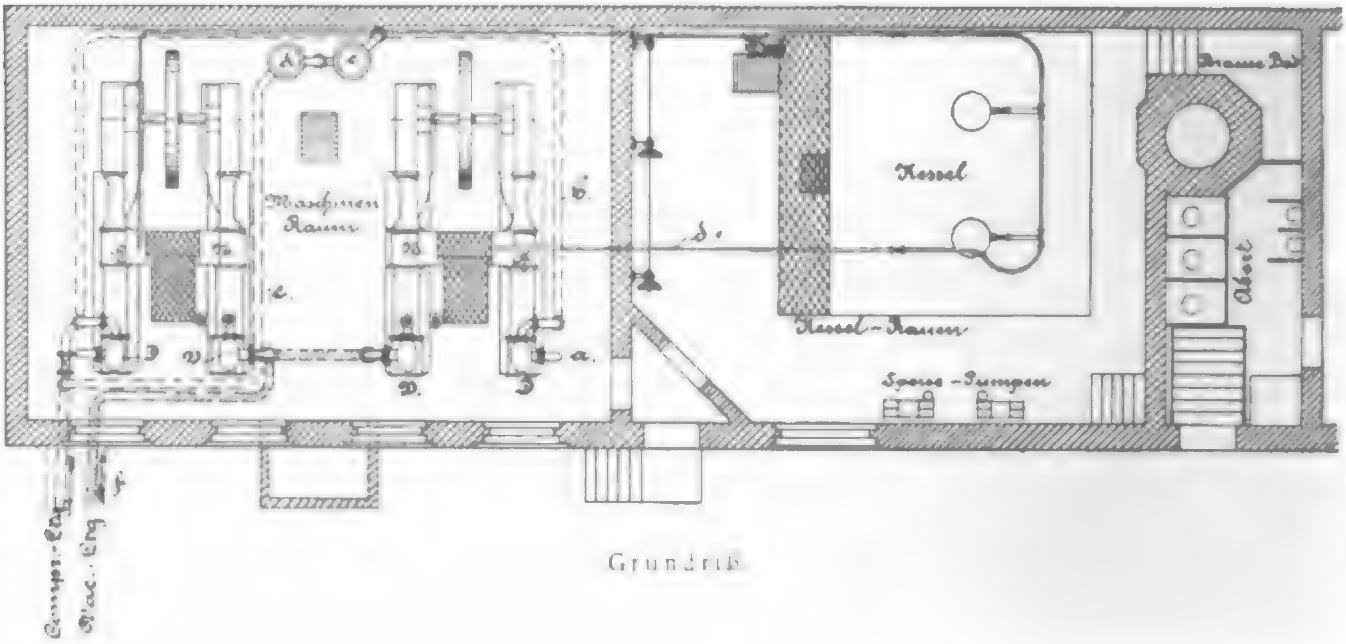
Von Maschinenmeister Weibezahl in Berlin.

Das pneumatisch betriebene Rohrpostnetz in Berlin und in den Vororten Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg und Rixdorf ist in den letzten Jahren erheblich erweitert worden. Die Länge der Fahrrohre, die 1896 68 km und 1900 76 km betrug, war Ende 1904 auf 122 km angewachsen. Zur Verdichtung und Verdünnung der Kraftluft genügten bis zum Jahre 1904 5 Maschinenstationen, die durch 81 km Luftzuführungsleitung mit 69 Rohrpostbetriebstellen verbunden waren. Da nach der Erweiterung des Rohrpostnetzes im Laufe des Jahres 1904 zur Beförderung der Rohrpostbüchsen stündlich etwa 3375 cbm verdichtete Luft von 1,25 Atmosphären Überdruck und etwa 3375 cbm verdünnte Luft von 0,3 Atmosphären über Null erforderlich waren, jede der vorhandenen 13 Luftpumpmaschinen — wenn 10 im Betrieb und 3 zur Reserve bereit stehen — jedoch stündlich nur je 350 cbm verdichtete und verdünnte Luft liefern konnte, auch in den vorhandenen Maschinenstationen Platz zum Aufstellen weiterer Luftpumpmaschinen nicht vorhanden war, so mußte der Bau einer neuen Maschinenstation in Aussicht genommen werden. Von den vorhandenen 5 Stationen liegt je eine in N., NO., S., SW. und NW. Für die möglichst vollkommene Ausnutzung der Maschinen ist es vorteilhaft, diese tunlichst gleichmäßig im Netze zu verteilen. Zur Versorgung der Luftzuführungsrohre in Berlin W. und Charlottenburg wurde deshalb eine neue Maschinenstation auf dem Grundstücke des Postamts Charlottenburg 2 (Goethestr. 3) errichtet. Die neue Maschinenstation, deren Gesamtanordnung sich aus Fig. 1 (Grundriß) und Fig. 2 (Aufriß) ergibt, ist in einem eingeschossigen Gebäude von 22,5 m Länge, 8 m Breite und 6 m Höhe untergebracht. Luft und Licht werden den Räumen durch große Seiten- und Oberlichtfenster zugeführt. Die Räume sind am Fußboden mit Mettlacher Platten und an den Wänden mit Kacheln belegt und in jeder Weise so eingerichtet, daß sie außer den baupolizeilichen Sicherheitsvorschriften auch den modernen Anforderungen in hygienischer Beziehung entsprechen. Der Maschinenraum ist ganz und der Kesselraum teilweise unterkellert. Beide Keller, in deren Deckengewölben Fenster von Luxfer-Prismen eingebaut sind, dienen zur Aufbewahrung von Putz-, Schmier- und Brennmaterial. Eine Schachtöffnung im Hofe vor dem Maschinenhaus ermöglicht das bequeme Einbringen von Öl und Putzmaterial in den Keller unter dem Maschinenraume. Außerdem sind in

diesem Keller mit Ausnahme der Dampfzuleitungsrohre sämtliche Rohrleitungen leicht zugänglich untergebracht.

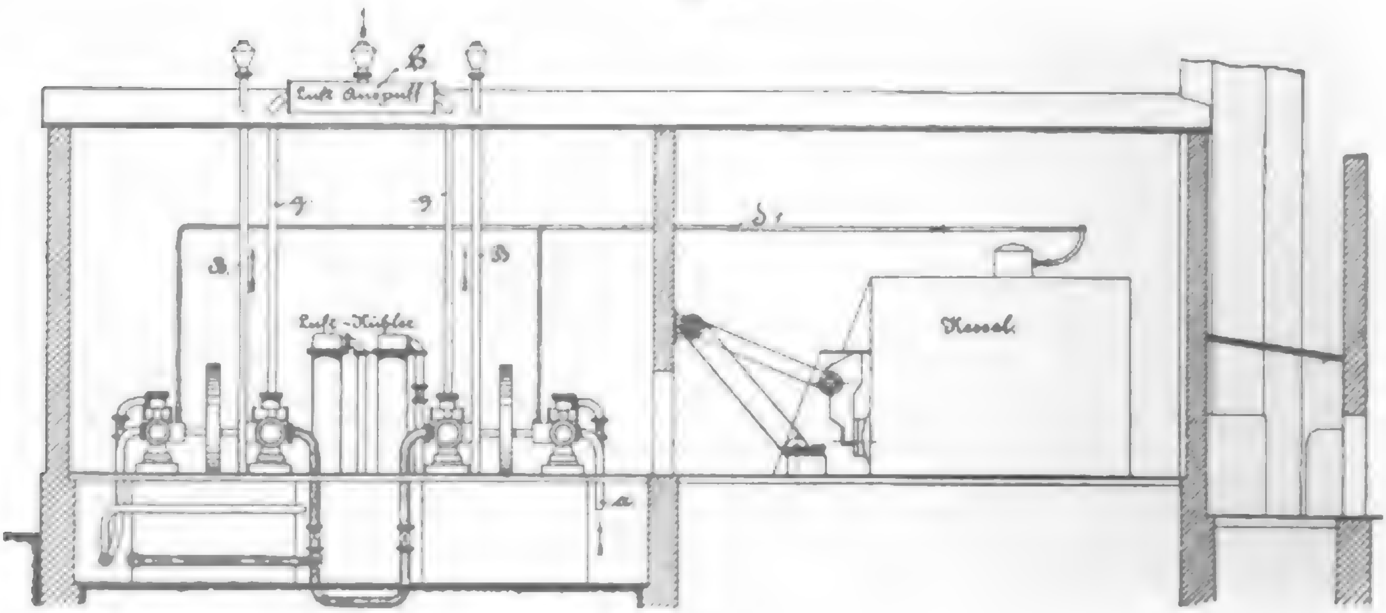
Jede der beiden Kolbenluftpumpen, die durch je eine Dampfmaschine angetrieben werden, besteht aus zwei nebeneinander liegenden Zylindern, dem Vakuumzylinder und dem Kompressionszylinder. Die Dampfmaschine

Fig. 1.



Grundriß

Fig. 2.



Aufriß.

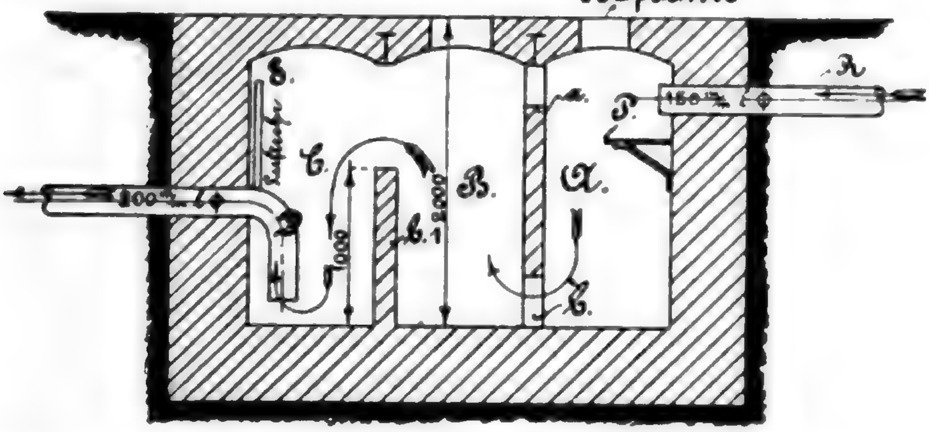
arbeitet ebenfalls mit zwei nebeneinander liegenden Zylindern, dem Hochdruck- und dem Niederdruckzylinder. Die Zylinderpaare der Dampfmaschine und der Luftpumpe sind auf getrennten Rahmen und Fundamenten nebeneinander gelagert; sie bilden mit der Schwungradachse und den Organen für die Steuerung, Regulierung und Kondensation ein Ganzes, welches

kurzweg »Luftpumpmaschine« genannt wird. Die Hauptabmessungen der Dampfmaschine sind folgende:

Hochdruckzylinder	0,440 m,
Niederdruckzylinder	0,550 m,
Hublänge.	0,550 m,
Maximalumdrehungen in der Minute . .	90,
Maximalleistung	81 Pferdekräfte,
Durchmesser des Schwungrads	2,8 m.

Der Hochdruckdampfzylinder ist mit einem Niedersteuerungsschieber, der durch einen Weißschen Leistungsregulator beeinflußt wird, ausgerüstet. Am Niederdruckdampfzylinder befindet sich eine verstellbare Meyer-Steuerung. Der Dampf von 7 Atmosphären Spannung wird zunächst dem Hochdruckzylinder *H* (Fig. 1) durch das Dampfzuleitungsrohr d_1 zugeführt, um dann in dem Niederdruckzylinder *N* nochmals Arbeit zu leisten, worauf er beim Verlassen desselben in einem besonderen Kondensator niedergeschlagen wird. Dadurch wird im Kondensator und Zylinder auf derjenigen Seite des Kolbens, die mit dem Kondensator in Verbindung steht, ein möglichst vollkommenes Vakuum erzeugt und durch Verringerung des Gegendrucks auf den Kolben

Fig. 3.



eine entsprechende Menge Arbeit mehr gewonnen als beim Austritt des abgehenden Dampfes ins Freie. Das Niederschlagen des Dampfes wird bewirkt, indem man den Dampf in den Kondensatorraum eintreten läßt und ihm entgegen einen Strahl kalten Wassers, fein verteilt, einspritzt. Das kalte Wasser nimmt die Dampfwärme auf und wird mit dem Kondenswasser zusammen, ungefähr 40 bis 50° C. heiß, durch eine von der Dampfmaschine getriebene Kondensator- oder Luftpumpe samt der im Dampf- und Einspritzwasser enthaltenen Luft entfernt. Das kalte Einspritzwasser wird einem 30 m tiefen Rohrbrunnen von 200 mm lichter Weite entnommen, der so viel Wasser liefert, daß beide Dampfmaschinen gleichzeitig gespeist werden können. Soll die Dampfmaschine ohne Kondensation arbeiten, so wird der verbrauchte Dampf durch das Rohr *B* (Fig. 2) ins Freie abgeführt. Das Kondenswasser enthält Teile des zum Schmieren der Dampfzylinder benutzten Fettes oder Öles, die, bevor das Kondenswasser dem öffentlichen Flußlaufe zugeführt werden darf, in einem Fettabscheider entfernt werden müssen. Der Fettabscheider (Fig. 3) ist eine auf dem Hofe befindliche gemauerte Grube, die durch zwei Scheidewände in drei gleich große Abteilungen geteilt ist. Das Kondenswasser gelangt zunächst durch die Rohrleitung *R* auf die schmiedeeiserne Verteilungsplatte *P* und dann

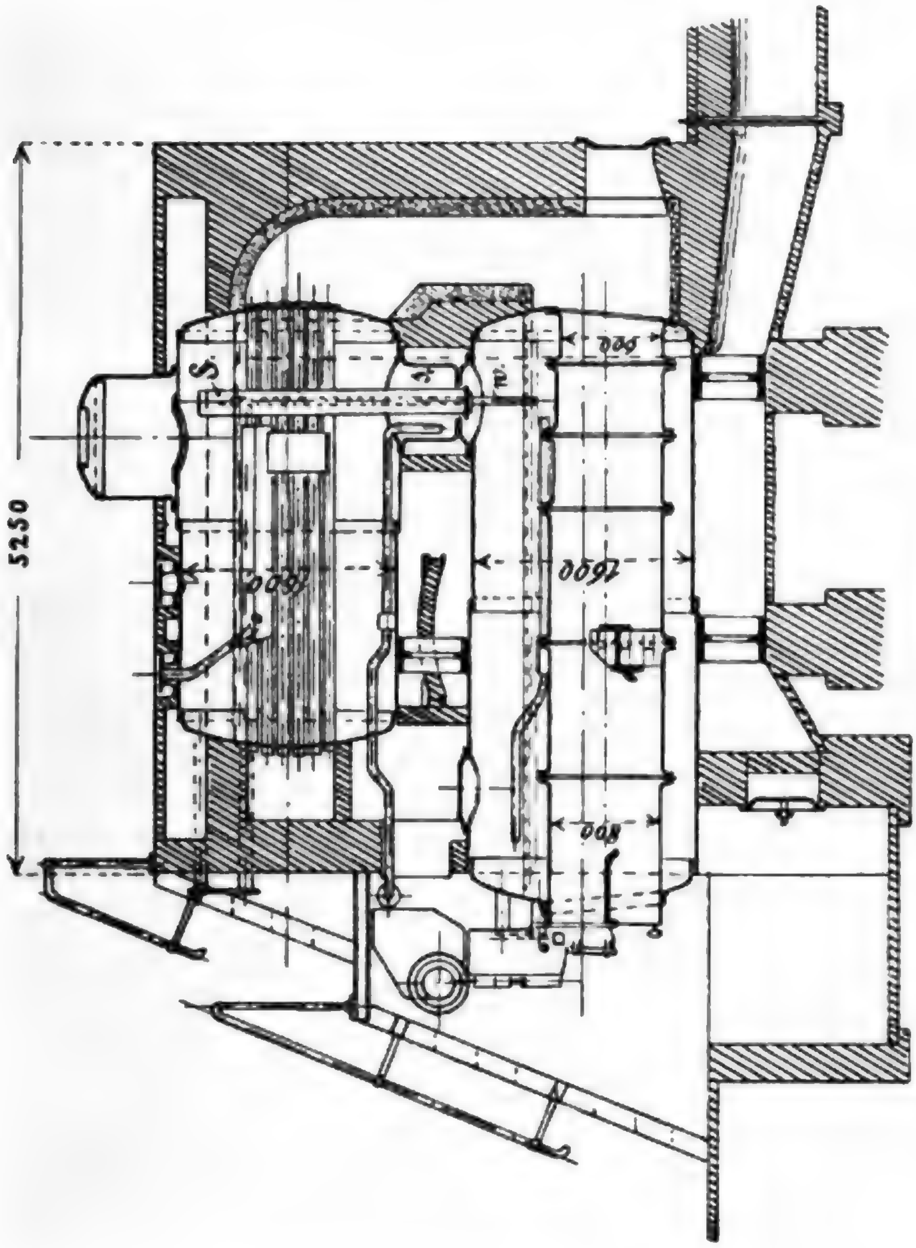
erst in die Kammer *A*. Die Scheidewand *a* hat unten die Durchgangsöffnung *b*; durch diese Öffnung gelangt nur Wasser nach der Kammer *B*, während das Öl auf dem Wasserspiegel der Kammer *A* zurückbleibt und hier zeitweise abgeschöpft werden kann. Mitgeführte erdige Bestandteile lagern sich auf dem Boden der Kammer *B* ab, weil über die Scheidewand b_1 hinweg nur Wasser gelangen kann. Das Abflußrohr *D* in der Kammer *C* taucht so tief in das Kondenswasser ein, daß das auf der Oberfläche des Wassers etwa noch schwimmende Öl nicht in die Abflußrohrleitung *D* gelangen kann. Das Luftrohr *E* am Abflußrohre *D* verhindert, daß das Rohr als Saugheber arbeitet.

Die Druck- und Vakuumpumpen sind doppelt wirkende Kolbenpumpen; die erste (*D*, Fig. 1) wird von der Kolbenstange des Hochdruckdampfzylinders *H* und die letzte (*V*) durch die Kolbenstange des Niederdruckdampfzylinders *N* angetrieben. Die Abmessungen der Luftpumpen sind folgende:

Druckpumpenzylinder	0,440 m,
Vakuumpumpenzylinder ..	0,525 m,
Hublänge	0,550 m,
Hubanzahl	90 Doppelhube in der Minute.

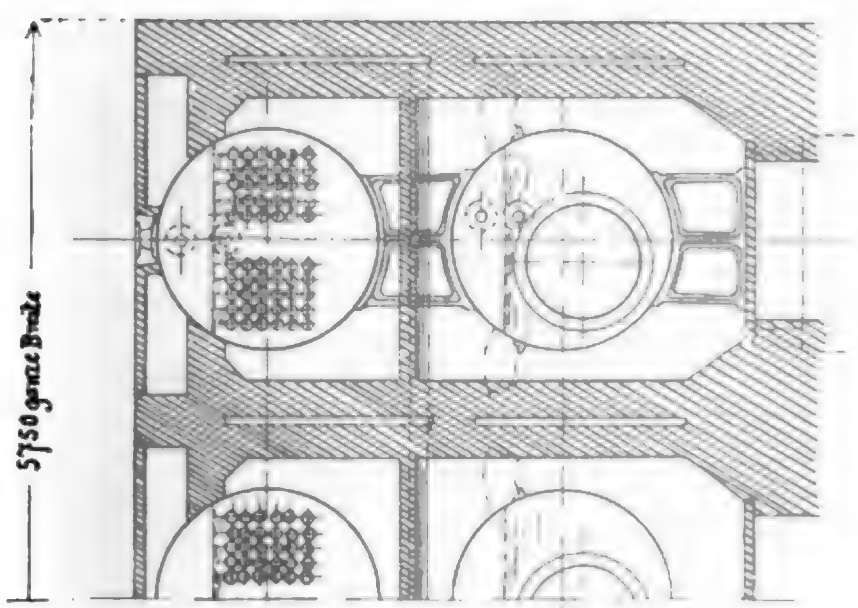
Vakuum und Druckzylinder haben doppelte Wandungen, zwischen welchen kaltes Wasser zur Kühlung der Zylinderflächen strömt. Jeder Zylinder liefert bei 90 Doppelhüben in der Minute stündlich 350 cbm verdichtete Luft von 1,25 Atmosphären Überdruck und 350 cbm verdünnte Luft von 0,3 Atmosphären über Null. Die Luftpumpen werden durch Drehschieber mit Druckausgleich gesteuert. Die Druckpumpe entnimmt die zu verdichtende Luft aus dem Keller unterhalb des Maschinenraums durch das Rohr *a* (Fig. 2), preßt sie durch das Rohr *b* (Fig. 1), durch die beiden Kühlvorrichtungen *c* und *d* (Fig. 1) in das Rohr *e* und durch dieses in die drei hintereinander geschalteten Luftkessel, welche im Vorderhauskeller untergebracht sind. Nachdem die Luft drei Luftkessel durchstrichen hat, wird sie dem allgemeinen Luftrohrnetze zugeführt. Die Kühlvorrichtungen haben den Zweck, die erhitzte Luft abzukühlen und von ihrer Feuchtigkeit zu befreien. Der Kühler besteht aus einem Eisenblechzylinder von 600 mm lichter Weite und 3200 mm Höhe, welcher 55 Kupferrohre von 41 mm lichter Weite enthält. Die Wirkungsweise der Kühlvorrichtung ist folgende. Während kaltes Wasser langsam den Eisenzylinder durchfließt und die äußeren Wandungen der Kupferrohre kühlt, streicht durch diese Rohre in entgegengesetzter Richtung die verdichtete und erhitzte Luft und läßt infolge der Abkühlung den größten Teil ihrer Feuchtigkeit fallen. Das ausgeschiedene Wasser sammelt sich in einem mit dem Eisenblechzylinder verbundenen gußeisernen Untersatze von 0,8 m Höhe und wird dort zeitweise durch einen Hahn abgelassen. Die beiden Kühlapparate können ohne Betriebstörung ausgeschaltet werden. Um das durch die Kühlapparate nicht ausgeschiedene Wasser nicht in das allgemeine Rohrnetz gelangen zu lassen, wird die Luft, wie bereits erwähnt, durch die bezeichneten drei Luftkessel geleitet. Diese Kessel haben 2 m Durchmesser und sind 6 m lang. Ihre großen Eisenflächen wirken als Kühlflächen und entwässern die verdichtete Luft vor ihrem Eintritt in das allgemeine Rohrnetz nochmals. Mittels eines Hahnes wird das gesammelte Wasser aus den Luftkesseln zeitweise abgelassen. Die gehörige Entwässerung der verdichteten Luft, bevor sie in das allgemeine Rohrnetz gelangt, ist von größter Wichtigkeit, weil das Wasser, welches sich im Straßennetz ansammelt, im Winter leicht gefriert, und hierdurch die Luftzufuhr nach den einzelnen Rohrpostämtern unterbrochen wird. Außer-

Fig. 5.



Längenschnitt.

Fig. 4.



Querschnitt.

dem wirkt das Wasser störend auf den Betrieb, sobald es in die Fahrrohrleitungen gelangt. Die verdünnte Luft wird nur im Vakuumzylinder gekühlt; besondere Kühlapparate kommen nicht zur Anwendung. Der Vakuumzylinder saugt die Luft unmittelbar aus dem allgemeinen Rohrnetze *f* (Fig. 1) für verdünnte Luft und stößt sie durch das Rohr *g* (Fig. 2) ins Freie. Zur Verminderung des Geräusches beim Ausstoßen der Luft ist ein kesselartiger Behälter *h* (Fig. 2) als Schallfänger vor der Ausstoßöffnung angeordnet. Das erforderliche Kühlwasser wird der städtischen Wasserleitung entnommen und im angewärmten Zustande zum Speisen der Dampfkessel benutzt.

Die Dampfkesselanlage besteht aus zwei Doppelkesseln von je 70 qm Heizfläche und 7 Atmosphären Betriebsdruck.

Die Konstruktion eines Kessels ist aus Fig. 4 und 5 zu ersehen. Jeder Kessel hat einen Unterkessel von 1600 mm Durchmesser und 4300 mm innerer Länge, der mit einem Stufenfeuerrohre von 800 und 600 mm Durchmesser versehen ist, und einen Oberkessel von 1600 mm Durchmesser und 3200 mm Länge, der in der Richtung seiner Längsachse von sechzig Rauchröhren von 83 mm äußerem Durchmesser durchzogen ist. Ober- und Unterkessel sind durch einen lösbaren Stutzen *S* (Fig. 5) miteinander verbunden. Besonders bemerkenswert an den Kesseln ist das Stufenfeuerrohr und der Verbindungsstutzen. Durch die eigentümliche Art der Zusammenstellung des Stufenfeuerrohrs, die bei den verschiedenen Durchmessern unten eine gerade Linie, oben sichelförmige Vorsprünge bilden, wird nicht nur eine wirbelnde Bewegung der Feuergase, sondern auch eine vorzügliche Verbrennung derselben mit möglichst geringem Luftüberschuß erzielt, so daß die Rauchbildung gering ist. Der Flugasche wird keine Gelegenheit zum Festsetzen gegeben, da infolge der abgesetzten Form des Feuerrohrs die Feuergase sich mit großer Geschwindigkeit fortbewegen und die Flugasche mit fortreißen. Der den Oberkessel mit dem Unterkessel verbindende Stutzen ist durch Schraubenverbindungen lösbar hergestellt, wodurch eine schnellere Montage ermöglicht und ein häufig vorkommendes Undichtwerden wie bei Stutzen anderer Konstruktion vermieden wird. Das durch diesen Stutzen gehende Dampfrohr *s*, welches den Dampfraum des Oberkessels mit dem des Unterkessels verbindet, ist sorgfältig in den unteren Teil des Verbindungsstutzens eingeschliffen und außerdem noch mit Stopfbüchsen versehen. In diesem Dampfübergangsrohr befindet sich das Wasserüberlaufrohr *w*, das so angeordnet ist, daß das Speisewasser den Oberkessel, sobald darin der höchste Wasserstand erreicht ist, verläßt und in den Unterkessel geleitet wird. Hierdurch wird eine zu große Verringerung des Dampfraums im Oberkessel verhütet. Jeder Oberkessel ist mit einer Speisewasserreinigungsrinne und jeder Unterkessel mit einer Speiseschale versehen. Die Speiserinne hat den Zweck, die im Wasser enthaltene Kohlensäure und Luft vor dem eigentlichen Eintritt in den Wasserraum des Kessels auszuscheiden; hierdurch werden Korrosionen der Kesselbleche verhindert und der Kesselstein ausgeschieden; denn dieser setzt sich in Schlamm- und Pulverform in die Rinne und auf die Kesselsohle nieder, von wo er leicht entfernt werden kann. Die Speiseschale des Unterkessels scheidet ebenfalls Kohlensäure und Luft aus dem Speisewasser aus, wenn der Unterkessel gleichzeitig mit dem Oberkessel gespeist wird. Zur Speisung der Kessel wird das zur Kühlung der Zylinderwandungen der Vakuum- und Druckpumpen benutzte angewärmte Wasser verwandt, nachdem es zur weiteren Verhütung der Bildung von Kesselstein einen entsprechenden Zusatz von Soda erhalten hat. Als Speisevorrichtungen finden zwei Duplexdampfpumpen von 120 mm Dampfzylinderdurchmesser, 75 mm Pumpenzylinderdurchmesser mit einer

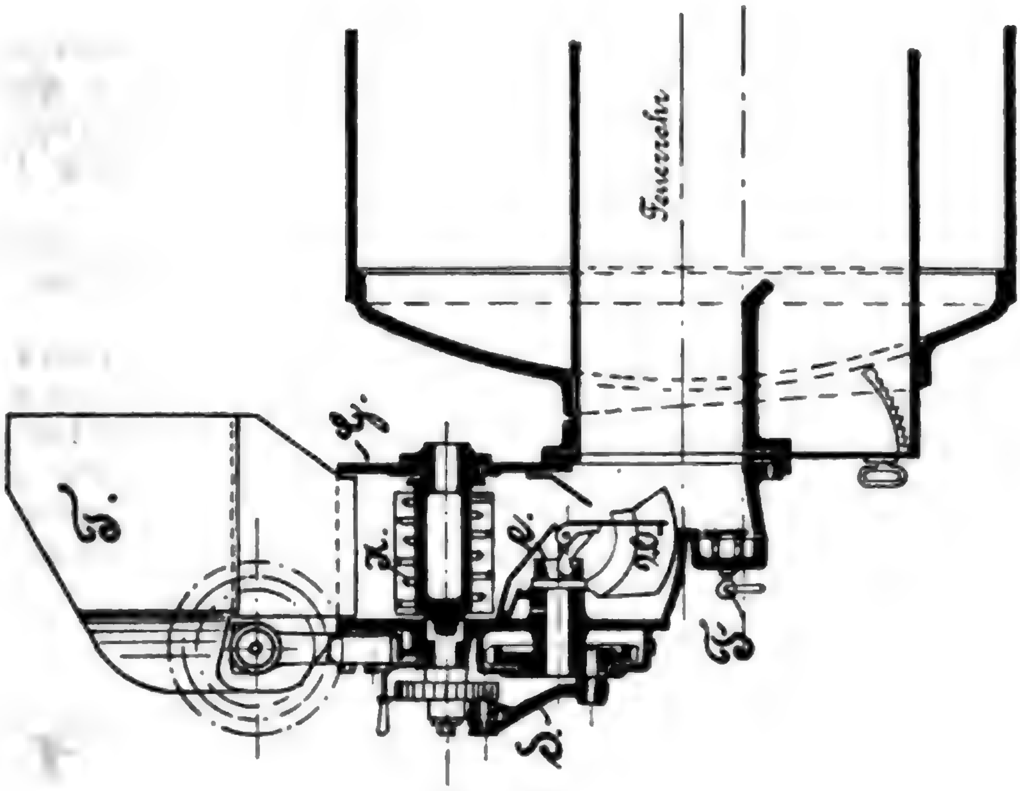


Fig. 7.

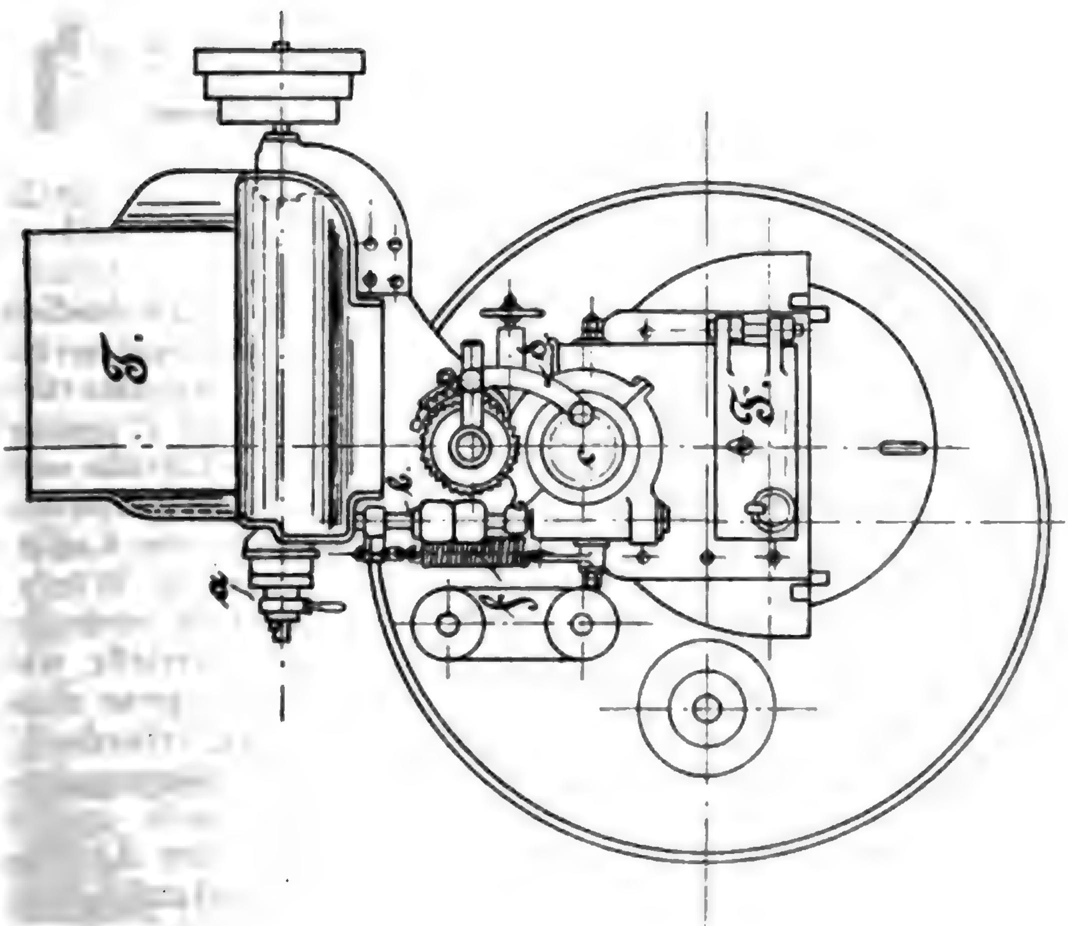


Fig. 6.

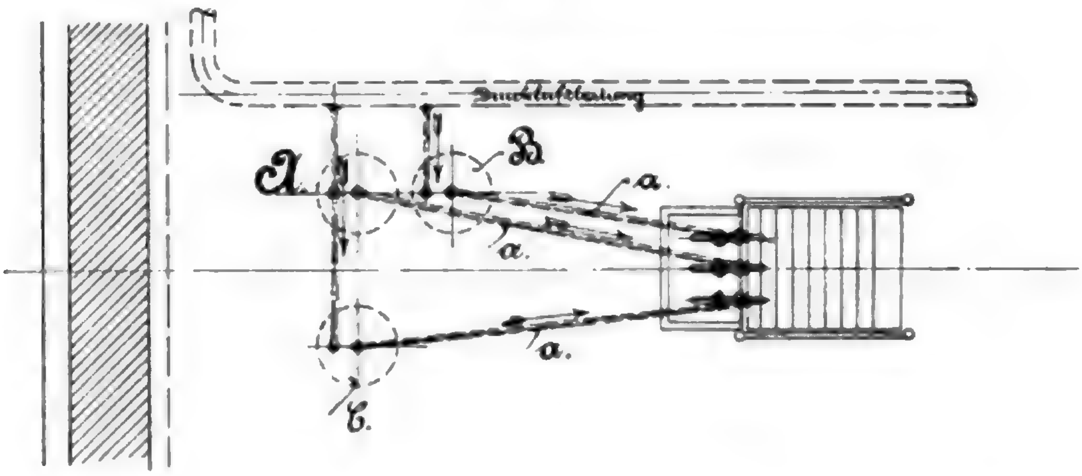
Leistung von stündlich je 9000 l Verwendung. Der verbrauchte Dampf dieser Pumpen wird in einem Gegenstromkondensator niedergeschlagen und zur Erwärmung des Kesselspeisewassers benutzt.

Zur Erzielung einer möglichst vollkommenen Rauchverbrennung ist jeder Kessel mit einem automatischen Rostbeschickungsapparate, Patent Axer, versehen. Dieser Apparat soll die Handfeuerung ersetzen und eine gleichmäßige, dem jeweiligen Betrieb angepaßte Dampferzeugung bei möglichst geringem Kohlenverbrauche herbeiführen. Der Apparat (Fig. 6 und 7) besteht in der Hauptsache aus folgenden Teilen:

1. einem schmiedeeisernen Kohlentrichter *T* zur Aufnahme der Kohlen,
2. einem gußeisernen Gehäuse *G* für den Bewegungsmechanismus und der Feuertür *F*,
3. einer Brechwalze *K*, welche gleichzeitig als Zubringerwalze wirkt,
4. einer Wurfschippe *W*, welche die Kohlen auf den Rost wirft, und
5. dem Bewegungsmechanismus nebst Vorgelege und Kuppelung *a*.

Der Antrieb erfolgt durch ein Vorgelege und wird von hier aus durch eine Kuppelung *a* auf die vertikale Spindel *b* mit Schnecke, von der Schnecke auf ein Schneckenrad *c* und durch Hebelübersetzung *d* und Schaltwerk auf

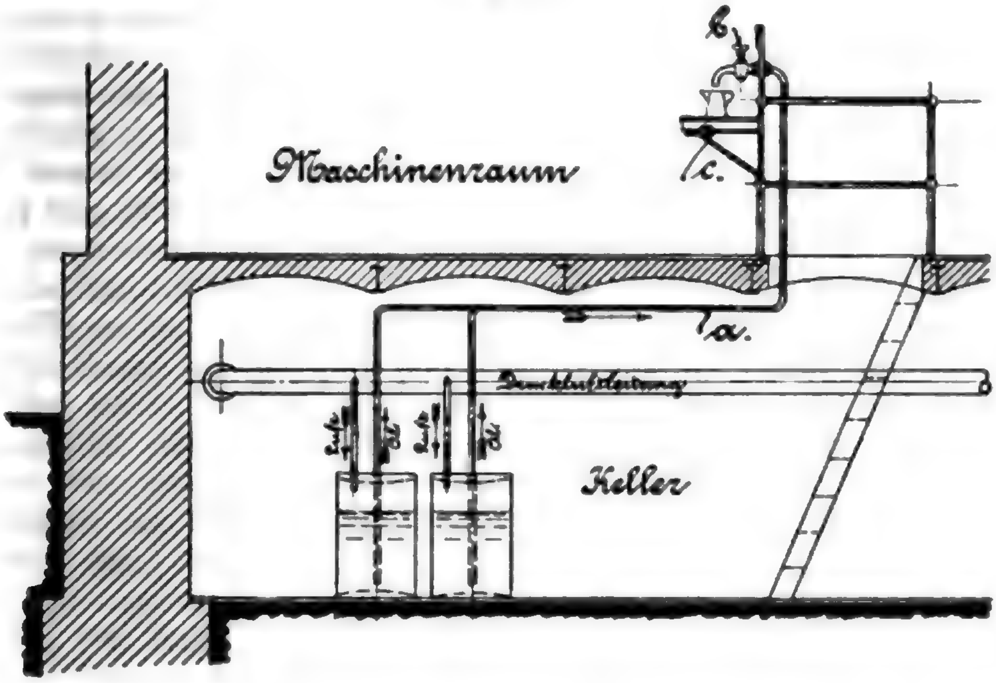
Fig. 8.



die obere Brechwalze übertragen. Durch eine an der Spindel *b* des Schneckenrads exzentrisch sitzende Leitkurvenscheibe *e* in Verbindung mit einer Spannfeder *f* wird die Wurfschippe *W* betätigt. Der Apparat arbeitet in folgender Weise. Die Kohlen werden in den Schüttrichter *T* geworfen und fallen von dort in die Brechwalze *K*, welche sie auf Nußgröße zerkleinert; der Vorschub und damit die Leistung der Brechwalze ist verstellbar. Die zerkleinerte Kohle fällt auf die Wurfschippe *W*, welche die Kohle auf die Rostfläche wirft. Die Wurfschippe kann 6, 13 oder 15 Würfe in der Minute machen. Die Wurfkraft der Schippe ist ebenfalls veränderlich, so daß die Kohle gleichmäßig auf die ganze Rostfläche verteilt wird. Das Aufgeben der Kohle geschieht in kleinen Portionen, und zwar ohne Öffnen der Feuertür *F*, so daß stets die zur guten Verbrennung erforderliche Luftmenge vorhanden, und die Raucherscheinung in vollkommenster Weise beseitigt ist. Zum Abschlacken des Rostes befindet sich unterhalb der Wurfschippe eine Feuertür *F*, durch welche auch, falls der Apparat ausgeschaltet ist, mit Hand gefeuert werden kann. Die zum Antriebe der beiden Axer-Feuerungen erforderliche Kraft wird von einer liegenden Kropfachsendampfmaschine von 100 mm Zylinderdurchmesser, 190 mm Hub und 200 Umdrehungen in einer Minute geliefert, welche etwa zwei effektive Pferdekräfte leistet.

Die Reibflächen der Maschinenteile werden mit dünnflüssigem Mineralöl und die Dampf- und Luftpumpenzylinder mit dickflüssigem, sogenannten Zylinderöle geschmiert. Das von den Maschinenteilen abtropfende Öl wird in Blechgefäßen aufgefangen, mittels Ölfilter gereinigt und wieder benutzt. Zum Abzapfen der Schmieröle in die Ölkannen dient eine besondere Einrichtung. Im Keller unter dem Maschinenraume sind drei Blechgefäße *A*, *B*, *C* (Fig. 8 und 9) zur Aufnahme der drei Ölsorten aufgestellt. Diese Blechgefäße können mit dem Luftzuführungsrohre für verdünnte oder verdichtete Luft in Verbindung gebracht und daher entweder unter Luftleere oder unter Druck gehalten werden. Beim Füllen eines solchen

Fig. 9.



Blechbehälters mit Öl wird er zunächst durch ein Rohr mit dem zu entleerenden Ölfasse verbunden und hierauf mit dem Luftzuführungsrohre für verdünnte Luft so lange in Verbindung gebracht, bis das Öl vom Fasse in den Behälter eingelaufen ist. Hierauf wird der mit Öl gefüllte Blechbehälter mit der Druckluftleitung verbunden. Die Luft drückt nun auf die Oberfläche des Öles und treibt dieses durch das Ölsteigerohr *a* nach dem Zapfhahne *b* im Maschinenraume. Durch dieses Verfahren wird ein Verschütten des Öles sowohl beim Entleeren des Fasses in den Behälter, als auch beim Füllen der Ölkanne verhindert.

Die Maschinenanlage ist seit dem 5. Dezember 1904 im Betriebe.

Historische Gebäude auf dem Postgrundstück an der Zeil in Frankfurt (Main).

In Frankfurt (Main) erhebt sich an der »Zeil« das neue im Jahre 1895 dem Verkehr übergebene Hauptpostgebäude an der Stelle, wo früher zwei auch über die Grenzen der Stadt hinaus bekannte historische Gebäude gestanden haben: das »Rote Haus« und der »Russische Hof«.

Über das »Rote Haus«, das alte Postamtsgebäude, berichtet der Frankfurter Chronist Lersner, daß es im Jahre 1631 von Johann Porsch erbaut wurde, »so Ihn über 32000 fl. gekostet; zuvor stunden auf diesem Platze sechs feine Wohnhäuslein, die kauffte Hr. Porsch umb 7000 fl. an sich«. In der Folge wurde das Gebäude einer der berühmtesten Gasthöfe der Stadt, wo hohe und höchste Herrschaften einkehrten. U. a. ist nach der Frankfurter Chronik am 8. Juni 1716 »Ihro Majestät der König von Preußen (Friedrich Wilhelm I.) gantz incognito mit drey dero Generals allhier gewesen, haben im rothen Hauß logiert und sind zu Wasser nach dem Clevischen gereiset«. Im Jahre 1792 (Faulhaber, Geschichte des Postwesens in Frankfurt, Main) nahm Custine, Befehlshaber der französischen Revolutionsarmee, nach Besetzung Frankfurts sein Hauptquartier im Roten Hause, legte der Stadt eine große Kriegskontribution auf (2 Millionen Franken) und forderte vom Reichsoberpostamt 200000 Fl. und ebensoviel von der Judenschaft. Als diese Forderungen auf Widerstand stießen, nahm er fünf der angesehensten Bürger und zwei Juden als Geiseln gefangen, ließ sie im Roten Hause bewachen und schickte sie später nach Paris. Diesen Sieg feierte er durch ein Bankett im Roten Hause. Bald darauf erschienen hessische und preußische Truppen vor der Stadt und erstürmten sie unter den Augen Friedrich Wilhelms II. von Preußen. Dieser hielt dann in Begleitung des Herzogs von Braunschweig unter dem Jubel der Bevölkerung seinen Einzug und nahm Wohnung im Roten Hause, von den Bewohnern Frankfurts als Befreier warm begrüßt. Ein Zeitgenosse schreibt darüber: »Zu jeder Stunde des Tages trifft man dort (vor dem Roten Hause an der Zeil) eine Volksmenge, die auf Ihn, den Gütigen, harrt, bis er am Fenster sich sehen läßt. Auch ich habe Ihm schon mehr als einmal mein Vivat! aus vollem Herzen entgegen gerufen. Friedrich Wilhelm erwidert die Liebe der guten deutschen Bürger mit königlichem Wohlwollen. So etwas, mein Lieber! hat für den deutschen Mann unendlich größeren Wert als alle Afterfreiheit der Franken. Hier in Frankfurt ist alles wie neugeboren.« Und an anderer Stelle: »Nie blieb die Straße gegenüber dem Roten Hause leer. Immer harrte die Menge auf den gütigsten, besten König, und er befriedigte die stillen Wünsche der Harrenden oft, indem er sich auf dem Altane zeigte. In der Nacht des neuen Jahres sogar (1793) hatte sich eine Menge Bürger daselbst versammelt und riefen ihm mit dem Glockenschlage Zwölf ein herzliches Vivat zum neuen Jahre, und auch jetzt erschien er am Fenster und dankte.«

Nahezu fünf Monate, bis Ende April 1793, wohnte Friedrich Wilhelm II. im Roten Hause. Nach den Freiheitskriegen verlor dieser Gasthof immer mehr an Ruf, teils infolge eines unliebsamen Rechtsstreits, in den der Eigentümer verwickelt wurde, teils weil der »Römische Kaiser«, der »Englische Hof« und der »Russische Hof« ihm den Rang längst abgelaufen hatten. Dem Inhaber gelang es nach jahrelangen Bemühungen endlich im Jahre 1831, das Grundstück zu verkaufen. Kurfürst Wilhelm II. von Hessen, der seine Hauptstadt Kassel, wo ihm der Aufenthalt durch die politischen Ereignisse verleidet war, verlassen hatte und nach Frankfurt gekommen war, erwarb das Rote Haus für die Gräfin von Reichenbach, die einen großen Hofstaat darin hielt. Sechs Jahre später — 1837 — ging das Grundstück für 365000 Fl. in den Besitz des Fürsten von Thurn und Taxis über. Die Taxissche Verwaltung richtete das Haus zur Aufnahme der in drei getrennten Grundstücken untergebrachten Brief- und Fahrpost-Expedition sowie der Generalpostdirektion ein. Nach umfassenden baulichen Änderungen öffneten sich am Montag, den 20. August 1838 im Roten Hause

zum ersten Male die Briefpostschalter. Seit diesem Tage hat es zu Postzwecken gedient, bis es dem jetzigen neuen Posthause weichen mußte. Mit dem Übergange der Thurn und Taxisschen Post an Preußen ging auch das Rote Haus in preußisches Staatseigentum über und wurde für die Ober-Postdirektion und das Hauptpostamt in Benutzung genommen. Das Haus war so geräumig, daß auch die Königliche Kreiskasse darin Aufnahme finden konnte, überdies eine Anzahl von Räumlichkeiten für späteren Bedarf verfügbar blieb, und daß sich auch die Möglichkeit bot, die im ersten Stockwerke des Vordergebäudes belegenen Repräsentationsräume zu einem Absteigequartiere für den Landesherrn einzurichten. Dieses Absteigequartier wurde von Kaiser Wilhelm I., so oft er später in Frankfurt weilte, in der Regel benutzt, wozu auch wohl der Umstand beigetragen haben mag, daß die Gemächer, wie erwähnt, auch von einigen seiner Vorfahren bewohnt worden waren.

Die Steigerung des Postverkehrs, die bald größere Räume forderte, und die notwendig gewordene Verlegung des Telegraphenamts in das Posthaus zeitigten den Plan, die alten Gebäulichkeiten niederzulegen und auf dem zu diesem Zwecke durch Hinzukauf des im Osten angrenzenden Russischen Hofes und eines kleinen Gartengrundstücks vergrößerten Postgrundstück ein neues, den vermehrten Bedürfnissen genügendes Gebäude zu errichten.

Der »Russische Hof«, der ebenso wie das »Rote Haus« dem Neubaue zum Opfer fallen mußte, war aus der Vereinigung einer Anzahl einzelner Bauten und Grundstücke hervorgegangen. Den Grundstock hatte das ehemalige von Schweitzersche Haus gebildet, ein im Empirestil gehaltenes Gebäude, das nach Holthof (Zur Baugeschichte des Russischen Hofes in Frankfurt am Main) in den Jahren 1787 bis 1792 nach dem Plane und unter der Leitung des Architekten Nicolas de Pigage erbaut worden war. Es galt als der schönste Profanbau der Stadt, in dem die Durchfahrt mit ihrer Säulenhalle, das originelle Treppenhaus und die eleganten Gesellschaftsräume des ersten Stockwerkes von besonderer Wirkung waren. Vom Erdgeschosse führte zum ersten Stock eine breite steinerne, mit zierlichem Geländer von Bronzestäben versehene Stiege, an deren Auftritte zwei Löwen von Marmor ruhten. Durch ein geräumiges, mit Statuen und Büsten nach antiken Mustern geschmücktes Vorzimmer gelangte man in einen prachtvollen Balkonsaal. Die Plafonds des Saales, des Vorzimmers und des Stiegenhauses waren mit mythologischen und allegorischen Malereien geschmückt, die Wände mit Gipsmarmor bekleidet. Goethe schreibt in den tagebuchartigen Aufzeichnungen »Aus einer Reise in die Schweiz über Frankfurt, Stuttgart und Tübingen im Jahre 1797« unterm 8. August über das Haus: »Gestern war ich in dem Schweitzerschen Hause, das auch inwendig viel Gutes enthält; besonders hat mir die Art der Fenster sehr wohl gefallen; ich werde ein kleines Modell davon an die Schloßbaucommission (in Weimar) schicken.« Zehn Tage später (18. August) bemerkt er, nachdem er auf die Frankfurter Bauweise der früheren Zeit zu sprechen gekommen: »Eine Hauptepoche macht dann nun zuletzt das Schweitzersche Haus auf der Zeil, das in einem ächten, soliden und großen italienischen Stil gebaut ist und vielleicht lange das einzige bleiben wird.« Im Jahre 1827 kaufte der Metzgermeister Stier für seinen Schwiegersohn das Grundstück zu Gasthofszwecken und ließ sich sofort nach dem Ankaufe vom Senate die Ermächtigung erteilen, ihm den Namen »Zum Russischen Hofe« beizulegen. Später durch Hinzukauf von Nachbarland erweitert, überflügelte der Russische Hof bald das Rote Haus und wußte sich das gediegene und vornehme Ansehen gleichmäßig bis zuletzt zu wahren.

Sehr lebhaft hat sich stets Fürst Bismarck für den berühmten Gasthof interessiert; es ist bekannt, daß er als preußischer Gesandter am Bundestage seiner Regierung den Ankauf des Hauses zur Umwandlung in ein preußisches Gesandtschaftshaus wiederholt vorgeschlagen hat. In seiner Absicht lag es auch, den Frieden von 1871 im Russischen Hofe abzuschließen. Er hatte das Haus für seine Zusammenkunft mit Jules Favre bestimmt, und dieser ließ infolgedessen im Nebenhause den ersten Stock belegen, den er während der Verhandlungen auch bewohnte. Wegen eines kleinen Hindernisses (Straßen-Instandsetzung) kam indes die Absicht des Kanzlers nicht zur Ausführung; bekanntlich wurde der Friedensvertrag im Gasthofe zum Schwan unterzeichnet.

Zu den gekrönten Häuptern, die oft und mit Vorliebe im Russischen Hofe verweilten, gehörte Kaiser Wilhelm I. Als Prinz von Preußen und Oberkommandant der badischen Okkupationsarmee hatte er während des Jahres 1849 sein Hauptquartier im sogenannten Freskosaal im zweiten Stocke des Haupthauses aufgeschlagen. Einmal drohte dem hohen Herrn während dieser Zeit dadurch Lebensgefahr, daß in einem von ihm benutzten Schlafzimmer Feuer ausbrach. Der starke Brandgeruch rief indes noch rechtzeitig Hilfe herbei, so daß ein Unglück verhindert wurde. In den sechziger Jahren nahm der nachmalige Kaiser Wilhelm I. wiederholt im Russischen Hofe Absteigequartier, u. a. auch, als er im Sommer 1864 der in Bad Langenschwalbach weilenden Kaiserin Eugenie einen Besuch abstattete. Erwähnt sei noch, daß der Sohn dieser Kaiserin vor seinem verhängnisvollen Zuge nach Afrika seine letzte Reiserast auf europäischem Boden in Frankfurt ebenfalls im Russischen Hofe hielt.

Eine wichtige Rolle spielte der Gasthof in dem politischen Leben und Treiben der Stadt zur Zeit des Bundestags. Hier fanden die beiden großen Essen statt, die alljährlich der »ältere« und »jüngere« regierende Bürgermeister den Bundestagsgesandten, Militärbevollmächtigten, Konsuln und sonstigen Notabilitäten gaben. In eigentümlicher Weise spiegelten sich im Verkehre des Hauses die politischen Verhältnisse wieder, als die Zeit des »Konflikts« ihre Schatten vorauszuwerfen begann. In früheren Zeiten hatten sich aus den genannten Kreisen die Unverheirateten gemeinschaftlich zur 5 Uhr-Tafel im Russischen Hofe eingefunden; als aber immer vernehmlicher der Ruf »Hie Welf!« »Hie Waiblingen!« erscholl, zogen die Österreicher und das Militär in den Englischen Hof zur 1 Uhr-Tafel aus, während die übrigen Diplomaten an alter Stelle bei der 5 Uhr-Tafel verharrten. Nach den politischen Umgestaltungen des Jahres 1866 kehrten die höheren preußischen Offiziere wieder zum 5 Uhr-Tisch in den Russischen Hof zurück.

Auch in künstlerischer und musikalischer Hinsicht hat der Russische Hof für Frankfurt seine bestimmte Aufgabe gehabt. Lange Zeit versammelte sich in den dreißiger und vierziger Jahren die musikliebende Bürgerschaft Frankfurts mit Vorliebe in dem großen Saale des Erdgeschosses zu Konzerten und musikalischen Aufführungen.

Im Jahre 1888 ging der Russische Hof durch Kauf in das Eigentum der Reichs-Postverwaltung über.

Während sowohl das Rote Haus als auch der Russische Hof dem umgestaltenden Fortschritte weichen und dem neuen Hauptpostgebäude an der Zeil Platz machen mußten, ist ein drittes, historisch nicht minder bedeutsames, an die erwähnten Liegenschaften angrenzendes Bauwerk, das ebenfalls für Postzwecke erworben worden war, dem gleichen Schicksale

noch in letzter Stunde entgangen, nämlich das frühere Thurn und Taxissche Palais in der Großen Eschenheimer Straße, das sog. »Bundespalais«.

Das »Bundespalais«, wie es allgemein im Volksmunde genannt wird, ist ein mehr als 170 Jahre alter Bau, der sowohl wegen seines künstlerischen Wertes als auch wegen der geschichtlichen Erinnerungen, die sich an ihn knüpfen, eine hervorragende Bedeutung unter den Baudenkmälern Frankfurts hat. Seine Entstehung verdankt es dem Wunsche Kaiser Karls VI.: der Fürst Anselm Franz von Thurn und Taxis zu Brüssel solle seinen Wohnsitz im Reiche nehmen, »was gestalten ihro und des ganzen Reiches Dienst erfordere, daß der Kaiserliche General-Erb-Postmeister zu Beobachtung seines Amtes im Reich wohnhaft sei« (vgl. »Die Baudenkmäler in Frankfurt am Main« von Wolff und Jung). Als im Jahre 1724 der Stadt Frankfurt angezeigt wurde, daß sie »als eine der vornehmsten kaiserlichen Poststationen« vom Fürsten von Taxis zu seinem Wohnsitz erwählt sei, bereiteten Bürgermeister und Rat dem Ankauf eines Grundstücks ernstliche Schwierigkeiten in der Besorgnis, es könnten die »allergnädigst der Stadt verliehenen Privilegia« beeinträchtigt werden. Durch Vorschiebung einer Mittelsperson als Scheinkäufer gelang es dem Fürsten, den »Weißen Hof« in der Großen Eschenheimer Gasse zu erwerben, wozu der Rat der Stadt indes erst nach langem Sträuben und unter erschwerenden Bedingungen im Jahre 1729 seine Zustimmung gab. Alsbald wurde die Herstellung eines fürstlichen Palastes in Angriff genommen, als dessen Schöpfer zuweilen ein Italiener del' Opera genannt wird, während in Wirklichkeit die Baupläne von dem berühmten Pariser Architekten Robert de Cotte stammen, und die Bauausführung von dem kurpfälzischen Hofbaumeister Hauberat in Mannheim geleitet wurde, aus dessen Namen wahrscheinlich durch eine italienische Auffassung des französisch ausgesprochenen Wortes fälschlich Opera entstanden ist. Um die Mitte des Jahres 1741 war der Bau in allen seinen Teilen vollendet. Der Hauptteil, dessen mittleres Stück durch eine Kuppel gekrönt wird, tritt erheblich hinter die Straße zurück und richtet seine Fassade nach dem im damaligen Geschmack angelegten Garten, während zwei hauptsächlich für das Gefolge und die Dienerschaft bestimmte und im Erdgeschosse die Wirtschaftsräume enthaltende Flügelbauten nach der Straße vorspringen. Sie endigen in Pavillons, welche durch einen einstöckigen, oben in seiner ganzen Ausdehnung eine Terrasse tragenden Bau miteinander verbunden sind, in dessen Mittelachse das reich ausgebildete, mit plastischem Schmucke versehene Hauptportal liegt. Das Ganze umfaßt einen großen Hof, den auf drei Seiten eine hohe Säulenhalle umgibt.

Der Bau ist massiv aus Bruchsteinen im Barockstil hergestellt — die Architekturteile aus rotem Mainsandstein und die dazwischen liegenden Mauerflächen glatt geputzt — und bietet das Bild eines vornehmen Fürstensitzes. Das Innere enthält 140 Gemächer und zwei Achtecksäle und ist auf die Bedürfnisse eines fürstlichen Haushalts aus der ersten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts zugeschnitten. Im Mittelbaue der hufeisenförmigen Anlage ist ein mächtiges Vestibül mit ebensolchem Treppenhause den eigentlichen Wohn- und Festräumen vorgelagert. Im Treppenhause befindet sich ein sehr wertvolles Deckengemälde von Bernardini, einem Schüler der guten italienischen Meister aus dem Ende des siebzehnten Jahrhunderts. Das Bild gilt als Kunstwerk ersten Ranges und wird von Kunstkennern als das beste in Frankfurt vorhandene Gemälde bezeichnet. Es stellt den Kampf der Titanen dar, wie sie auf ihrem Riesenbaue gegen die Gottheit sich wehren und durch die Blitze Jupiters zerschmettert werden. Ein anderes ebenfalls hervorragendes Deckengemälde von Colomba mit einer allegorischen Ver-

herrlichung der Familie des Fürsten von Thurn und Taxis befindet sich in dem neben der Haupttreppe gelegenen früheren Audienzsaal oder Kapellenbaue. Sonst besitzt das Palais, aus dem eine Reihe schöner Schmuckgegenstände, wie Bilder, Spiegel, Skulpturen, Kamineinfassungen, geschnitzte und vergoldete Täfelungen, Gobelins usw. entfernt und nach dem fürstlichen Stammsitz in Regensburg geschafft worden ist, hauptsächlich in der künstlerischen Stuckatur an den Vouten und Plafonds der Repräsentations- und Wohnräume, in den Marmoreinlagen und der figürlichen Stuckarbeit an den Wänden des Kuppelsaals und des unter diesem liegenden ovalen Erdgeschoßraums sowie in der künstlerischen Durchbildung des Treppenhauses und des Vestibüls noch einen großen Reichtum an Kunstwerken.

Fast noch wertvoller sind die geschichtlichen Erinnerungen, die sich an das Bundespalais knüpfen. Fürst Anselm Franz, welcher sich sehr eifrig um die künstlerische Ausstattung seiner Schöpfung bemüht hatte, scheint schon Ende 1737 im Erdgeschosse des Hauptbaues Wohnung genommen zu haben. Aus den Berichten des französischen Diplomaten Blondel, welcher in der ersten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts Frankreich an den Höfen von Hannover, Mainz und Mannheim vertrat und auch öfters beim Fürsten von Thurn und Taxis in Frankfurt Gastfreundschaft genoß, erfahren wir einige interessante Angaben über das Leben im Palais. Der Fürst hielt einen großen Hofstaat. Täglich kamen 25 Personen zur Tafel, welche ebenso reich besetzt war, als sie lange dauerte. Eigene Musiker und Schauspieler sorgten im Haustheater für Unterhaltung. Häufig saß man nachts um 2 Uhr noch beim Abendessen. Die Herzogin von Württemberg, eine Tochter des Fürsten, liebte es dann, nach Mitternacht mit Gesellschaft in den stillen Gassen der Stadt umherzuziehen und durch einen mit Trompeten und Pfeifen verursachten Lärm die Bürger aus dem Schlafe zu schrecken. Wer sich auf der Straße befand, wurde vor den Lärmmachern hergetrieben. Natürlich wurden infolge dieser Vorkommnisse die Beziehungen zwischen dem Fürstenhaus und der Stadt sehr unerfreulich und spitzten sich schließlich so zu, daß man drohte, den Fürsten, wenn er die Brücke passiere, mit Pferd und Wagen in den Main zu werfen. Ende 1739 starb der Fürst. Sein Sohn und Nachfolger zog nun in die neue Frankfurter Residenz ein und entfaltete eine glänzende Hofhaltung. Bis zum Ende des Jahrhunderts konnte ein Fürst von Thurn und Taxis viermal die zur Kaiserkrönung anwesenden Fürstlichkeiten im Palais empfangen. Im Jahre 1792 betrat auch die Prinzessin Luise von Mecklenburg-Strelitz, die spätere Königin Luise, die prunkvollen Räume, in denen ihre Schwester Therese als Fürstin von Thurn und Taxis sie willkommen hieß; Prinzessin Luise hatte damals bei Goethes Mutter in dem bekannten historischen Hause »am Hirtengraben« Absteigequartier genommen.

Hatte das Bundespalais im achtzehnten Jahrhunderte vornehmlich zu fürstlichen Repräsentationszwecken gedient, so ist es vom Beginne des folgenden Jahrhunderts ab mit bedeutsamen Vorgängen aus der politischen Entwickelung Deutschlands eng verbunden. Nach der Gründung des Rheinbundes bezog der als Fürst Primas an die Spitze des Bundes gestellte Kanzler Karl Theodor von Dalberg als Großherzog von Frankfurt das Palais, das er bewohnte, bis die Völkerschlacht von Leipzig das Napoleonische Großherzogtum Frankfurt hinwegfegte. Für kurze Zeit war das Palais im Jahre 1813 Absteigequartier des Kaisers Franz von Österreich. Bald darauf (1817) hielt die deutsche Bundesversammlung ihren Einzug in das Haus, das dann bis 1866 Versammlungs- und Beratungsort des Bundestags blieb und daher den Namen »Bundespalais« erhielt. Während dieser Zeit ist es der Schauplatz jener

wechselvollen Entwickelung gewesen, die wir heute als die Vorgeschichte der deutschen Einheit betrachten. Auf die der Wiederaufrichtung des deutschen Kaiserreichs voraufgegangene Tätigkeit, die der spätere erste deutsche Reichskanzler als preußischer Bundestagsgesandter von 1851 bis 1859 hier entfaltet hat, und die den Namen »Bismarck« innig und für alle Zeiten mit dem Palais verbindet, soll hier nur hingedeutet werden. Die glänzendste Versammlung, welche sich je im Bundespalais eingefunden hat, war der Fürstentag im August 1863, welcher über eine Reformierung des Deutschen Bundes Beratungen abhielt. Am 10. August empfing Kaiser Franz Joseph von Österreich die fürstlichen Teilnehmer im Palais zu einem Prunkmahle. Mit dem Schlusse des Bundestags im Jahre 1866 verschwand das geschäftige Treiben der Politik für immer aus den Räumen des Bundespalais.

Am 1. April 1895 wurde das Palais Eigentum der Reichs-Postverwaltung. Wenngleich es der Postverwaltung nach den nötigen Umbauten gute Dienste geleistet hat, so würde es bei seiner eigenartigen baulichen Einrichtung auf die Dauer den postdienstlichen Bedürfnissen doch nicht genügt haben. Über kurz oder lang hätte es wohl, ebenso wie das Rote Haus und der Russische Hof, einem den Verkehrserfordernissen der Gegenwart besser Rechnung tragenden Neubaue weichen müssen. Um dies zu verhüten, ist zwischen der Reichs-Postverwaltung und der Stadt Frankfurt ein Vertrag geschlossen worden, wonach die Stadt den vorderen, an der Großen Eschenheimer Straße liegenden Teil des Grundstücks mit den Hauptbaulichkeiten in ihr Eigentum übernimmt und der Reichs-Postverwaltung als Gegenleistung andere gleichwertige Grundstücke übereignet. Zum 1. April 1907 wird danach das Bundespalais postseitig geräumt und fortan von der Stadtgemeinde als künstlerisch wertvolles und historisch bedeutsames Erinnerungszeichen vergangener Zeiten erhalten werden.

Die Eisenbahnen in Japan.

(Nach dem in Tokio erschienenen Werke: »Japan in the beginning of the 20. century«.)

Die Eisenbahnen in Japan sind ein Werk neuster Zeit. Im November 1869 beschloß die Regierung, mit dem Baue von Staatseisenbahnen vorzugehen. Dies geschah indes anfänglich in sehr engen Grenzen, bis im Juni 1892 ein Gesetz erlassen wurde, das ein förmliches Programm für die vom Staate zu erbauenden Eisenbahnen enthielt. Nach dem Plane sollten, von der Landeshauptstadt Tokio ausgehend, Stammlinien nach Kobe, Osaka und Kioto (südliche Richtung) gebaut werden, an die sich die notwendigen Zweigbahnen anschließen sollten. Die dringendsten Bauten wurden besonders ausgewählt und ihre Ausführung wurde als Bauprogramm der ersten Periode bezeichnet. Diese Bahnlinien zählten 1900 (englische) Meilen und sollten in 12 Jahren vollständig fertiggestellt sein. Am 31. März 1903 waren bereits 1101 Meilen dem Betrieb übergeben.

Das Bauprogramm der zweiten Periode erstreckte sich auf 2525 Meilen; von diesen sind bis jetzt 674 Meilen mit Genehmigung des Landtags an Privatgesellschaften zur Ausführung übertragen worden und 395 Meilen

davon sind bereits im Betriebe. Wenn auch grundsätzlich in dem Programme die Bahnen als Staatsbahnen vorgesehen waren, so hatte man doch den Vorbehalt gemacht, daß, falls Privatgesellschaften sich erbieten sollten, vom Staate noch nicht in Angriff genommene Linien herzustellen, diese Anerbieten nicht von der Hand zu weisen seien. Solche Abweichungen vom Programme bedurften aber der jedesmaligen Genehmigung des Landtags; sie sind nicht selten vorgekommen und haben wesentlich dazu beigetragen, den Bau der Eisenbahnen zu beschleunigen. Nachdem hinsichtlich der Privatbahnen schon im Mai 1887 »Regulative« veröffentlicht worden waren, wurde im März 1900 ein besonderes Gesetz erlassen, welches die »Regulative« ersetzen sollte. Die Hauptpunkte des Gesetzes betreffen: 1. die Sicherstellung des ganzen Unternehmens; 2. die Ausgabe von Aktien und Obligationen; 3. die Bedingungen und Voraussetzungen, unter denen die Bahn an andere Gesellschaften und Unternehmer übertragen werden kann; 4. die Spurweite, die — besonders zu genehmigende Fälle ausgenommen — 3 Fuß 6 Zoll (englische) betragen soll; 5. die Tarife, hinsichtlich deren dem Verkehrsministerium das Recht zustehen soll, die im öffentlichen Interesse etwa notwendigen Änderungen vorzunehmen; 6. die Verpflichtung, die Linien nach den gesetzlichen Bestimmungen für den Dienst des Landheers und der Flotte sowohl im Frieden als im Kriege zur Verfügung zu stellen; 7. das Recht des Staates, die Linien mit allem Zubehöre nach 25 Jahren, von der Erteilung der Konzession ab gerechnet, zu übernehmen. Allen Privatbahnen voran steht die Nippon Railroad Company, welche in den letzten 20 Jahren mehrere längere Linien erbaut hat; besonders ausgiebig waren die Jahre 1897 und 1898, in denen mehr als 800 Meilen Privatbahnen fertiggestellt worden sind. Inzwischen haben die Privatbahnen die Staatsbahnen an Ausdehnung überflügelt; denn es betrug

	die Länge der Staatsbahnen	die Länge der Privatbahnen	zusammen
	Meilen	Meilen	Meilen
1882	170	—	170
1892	550	1 320	1 870
1902	1 226	3 011	4 237.

Die Nippon Railroad hat allein 857 Meilen im Besitze, dann folgen die Kiusiu Railroad mit 416, die Sanyo Railroad mit 334 Meilen. Außer den schon genannten sind noch 38 Privatbahnen vorhanden, von denen die überwiegende Menge (33) nur Strecken bis zu 50 Meilen Länge im Betriebe hat. Die Normalspurweite von 3 Fuß 6 Zoll überwiegt; Ende März 1903 waren 4174 Meilen normalspurig und nur 63 Meilen, also 1,5 v. H., hatten 2 Fuß 6 Zoll Spurweite.

Auf die einzelnen Landesteile — die großen Inselgruppen — verteilen sich die Eisenbahnen, wie folgt. Es hatte

die nördlichste, Hokkaido (Jesso) mit	30 000 Quadratmeilen und	1 Million Einw.	390 Meilen,
die mittlere, Honshu (Nippon) mit	86 000 - -	34 - -	3 224 -
die südöstliche, Shikoku mit	6 800 - -	3 - -	175 -
die südwestliche, Kiusiu mit	13 000 - -	6½ - -	448 -
			4 237 Meilen.

Das rollende Material hat sich schnell vermehrt; es waren vorhanden:

	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
1882	47	240	503
1892	318	1 369	4 572
1902	1 428	4 864	21 505.

Wie schnell der Eisenbahnverkehr in die Höhe gegangen ist, das zeigt die Zahl der beförderten Personen, die 1892 28 463 715, 1902 dagegen schon 110 018 501 betragen hat. Die Zahl der von den Reisenden zurückgelegten Meilen ist im gleichen Zeitraume von 582 920 695 auf 1 873 591 799 gestiegen. Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug 6 458 555 yen in 1892, und 28 617 791 yen in 1902.

Die erhebliche Zunahme des Güterverkehrs und der aus diesem erzielten Einnahmen ergibt sich aus folgenden Zahlen. Es hat betragen

	die Anzahl der beförderten Tons	die Anzahl der Meilen	die Höhe der Einnahmen
1892	2 701 720	136 845 123	2 816 797 yen,
1902	16 122 671	908 806 971	17 206 147 yen
			+ 2 574 684 yen (Abfertigungsgebühren bei Abgang und Ankunft der Güter.)

Wenn das oben genannte Werk bei diesem Stande des Eisenbahnverkehrs eine stete Steigerung nachweist und erkennen läßt, wie sehr die Eisenbahnen zur Entwickelung und Ausbreitung der Industrie beitragen, so wird doch mit dem Bedauern nicht zurückgehalten, daß das japanische Volk (45 Millionen) dieses hervorragend wichtige Verkehrsmittel noch nicht in dem Umfange benutze, wie es der Fall sein sollte. Während nämlich in den Ländern des Westens die Güterbeförderung und die Einnahmen daraus die Ergebnisse aus dem Personenverkehr erheblich übertreffen, sei in Japan der Stand der beiden Geschäftszweige etwa gleich hoch; bisweilen seien sogar die Einnahmen aus dem Güterverkehre von denen aus dem Personenverkehr übertroffen worden. Indes seien schon jetzt Anzeichen dafür vorhanden, daß sich auch in Japan das Verhältnis zwischen Güter- und Personenverkehr allmählich so gestalten werde wie in den europäischen Ländern. Denn während 1892 auf 100 yen der Personengeldeinnahme nur 43,6 yen aus der Güterbeförderung entfielen, hat sich dieses Verhältnis 1902 schon auf 100 zu 69,1 verändert.

Der Reingewinn ist fortdauernd erheblich gestiegen und hat betragen bei den

	Staatsbahnen	Privatbahnen	zusammen
1892	2 414 433 yen	2 659 496 yen	5 073 929 yen,
1902	9 270 417 yen	17 140 990 yen	26 411 407 yen.

Die Kosten des **Bahnbaues** haben in den letzten Jahren für eine Meile bei den Staatseisenbahnen 102 482 yen und bei den Privatbahnen 70 912 yen, im Durchschnitt also 86 697 yen betragen. Die höheren Kosten bei den Staatsbahnen erklären sich daraus, daß diese über schwieriges Gelände (Flüsse und Gebirge) führen.

Das in den Eisenbahnen angelegte Kapital betrug Ende März 1903 bei den Staatsbahnen 144 395 060 yen und bei den Privatbahnen 231 808 970 yen, zusammen 376 204 030 yen, in welchem Betrage die Betriebsfonds und die

einstweilig zurückgestellten Barbeträge mit enthalten sind. Hervorzuheben ist, daß die Beschaffung der Mittel für den Eisenbahnbau in Japan von der in Europa gebräuchlichen Art nicht unerheblich abweicht. Für die Staatseisenbahnen in Japan wird das Geld ausschließlich durch Staatsanleihen zu einem bestimmten Zinsfuße beschafft, während bei den Privatbahnen das Kapital grundsätzlich durch Ausgabe von Aktien aufgebracht werden soll. Die Ausgabe von Schuldverschreibungen und Anleihen seitens der Privatbahnen soll immer nur als eine vorübergehende Maßregel betrachtet werden und nur dann eintreten, wenn die Einzahlung des gezeichneten Aktienkapitals zeitweilig auf Schwierigkeiten stößt oder zu lange Zeit in Anspruch nimmt. Gegenwärtig sind 87 v. H. des Aktienkapitals bei den Privatbahnen vorhanden. Der oben erwähnte Nettoüberschuß ergibt eine Verzinsung von 7,4 v. H. bei den Staatsbahnen und von 8 v. H. bei den Privatbahnen, also im Durchschnitte von 7,7 v. H., was als ein zufriedenstellendes Ergebnis betrachtet werden darf.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Der Anteil der Schiffahrtslinien am Postverkehre von Europa nach New York. An der Beförderung der deutschen Post nach New York waren nachstehende Dampferlinien in den letzten beiden Jahren wie folgt beteiligt:

	1905	1904
Norddeutscher Lloyd	34,4 v. H.	32,5 v. H.
Hamburg-Amerika-Linie:		
Schnelldampfer	11,5 - -	15,8 - -
andere Dampfer	2,2 - -	2,2 - -
Cunard-Linie	0,8 - -	8,7 - -
White-Star-Linie	12,7 - -	11,5 - -
American Line	38,4 - -	29,3 - -.
Der Gesamtanteil		
der deutschen Dampfer betrug	48,1 - -	50,5 - -
der Dampfer fremder Flagge	51,9 - -	49,5 - -.

Der Anteil des Norddeutschen Lloyd ist hiernach in beiden Jahren ungefähr der gleiche gewesen und hat etwa ein Drittel betragen.

Die Posten aus dem übrigen Europa für die Vereinigten Staaten erhalten, mit Ausnahme derjenigen aus England, Spanien und Portugal, die vorzugsweise den von Queenstown abfahrenden Dampfern zugeführt werden, ebenfalls mit den von der deutschen Postverwaltung benutzten Dampferverbindungen Weiterbeförderung.

Französische Bahnbauten in Nordafrika. Im Hinblick auf die Verhandlungen über die Marokkofrage ist es nicht uninteressant, die Auslassungen französischer Zeitungen über die Fortführung der Transsaharabahn zu lesen, die neuerdings einen besonders bemerkenswerten Punkt, nämlich die Pforte von Tafilet, die Pforte zum mittleren Marokko erreicht

hat. Diese Auslassungen machen gar kein Hehl daraus, daß die jetzt 710 km lange Eisenbahn, die heute von Oran über Figig bis Beschar reicht, als Pression gegen Marokko verwandt werden soll. Bisher hat man als Ziel der Eisenbahn entweder Timbuktu oder den Tschadsee hingestellt; jetzt hat sich das Bild auf einmal geändert, und als Endpunkt erscheint Kap Djuby, das Vorgebirge gegenüber den kanarischen Inseln. Es handelt sich hiernach um eine Bahn vom Mittelmeere zum Atlantischen Ozean, die Marokko umklammert und in seinem fruchtbaren südlichen Teil durchschneidet. Es ist — so wird offen ausgesprochen — mehr als wahrscheinlich, daß der Plan, Timbuktu oder den Tschadsee durch die Sahara zu erreichen, der vielleicht nur ein Vorwand war, endgültig aufgegeben ist oder bald aufgegeben sein wird, weil er nachgewiesenermaßen sich nicht rentieren kann. Dagegen spricht vieles für die Rentabilität der Bahn von Oran nach Kap Djuby.

Hiernach scheinen die Franzosen, wie der »Export« bemerkt, den Plan, ihr nordafrikanisches Bahnnetz nach dem Süden vorzuschieben, neuerdings in der Richtung zu verfolgen, daß sie ihre Bahnen zunächst bis nach der Oasengruppe Tuat, welche sie vor einigen Jahren erobert haben, ausdehnen und gleichzeitig, im Süden von Marokko durch die Täler des Wad Draa vorgehend, Südmarokko mit einem Eisenbahngürtel einschließen, indem sie die Bahnen bis nach der Mündung jenes Flußtals oder bis nach Kap Djuby vorschieben. Damit wäre dann Marokko vollständig von seinen Verbindungen nach dem Süden abgeschnitten und der Handel müßte über französisches Gebiet geführt werden. Ob diese Bahnunternehmungen in den nächsten Jahren tatsächlich eine besondere Rentabilität aufweisen werden, kann man füglich bezweifeln; aber die politischen und militärischen Vorteile, welche den Franzosen durch die Bahnbauten erwachsen würden, wiegen den Mangel an Rentabilität reichlich auf.

LITERATUR.

Die Fortschritte auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie III. Von Ingenieur Adolf Prasch, k. k. Regierungsrat und Eisenbahnoberinspektor a. D. VIII. Band, 1. bis 7. Heft der Sammlung elektrotechnischer Vorträge, herausgegeben von Prof. Dr. Ernst Voit. Stuttgart. Verlag von Ferdinand Enke. 1905. Preis geh. 8 Mark 40 Pf.

Die vorliegende Arbeit bildet die Fortsetzung der früheren Veröffentlichungen des Ingenieurs Prasch über die drahtlose Telegraphie im II. Bd., 4. und 5. Heft, V. Bd., 1. bis 4. Heft und VI. Bd., 5. bis 8. Heft der Sammlung elektrotechnischer Vorträge, die im Archiv von 1904 Seite 685 besprochen worden sind; sie reiht sich ihnen würdig an und kann in gleicher Weise empfohlen werden.

In der Einleitung gibt der Verfasser einen kurzen Überblick über die neueren Bestrebungen zur Verbesserung der Nachrichtenübermittelung mittels elektromagnetischer Wellen und eine zutreffende Würdigung der erzielten Erfolge, die in erster Linie den Arbeiten des Professors Braun über die Erhöhung der Senderenergie und sodann den Abstimmungsversuchen des Professors Slaby zu danken sind.

In dem Kapitel »Theorien und physikalisch-theoretische Untersuchungen« wird eine neue Theorie der drahtlosen Telegraphie von J. Hettinger beschrieben, die sämtliche Erscheinungen der drahtlosen Telegraphie auf die bekannten Gesetze der Wechselströme zurückzuführen sucht und die elektromagnetischen Schwingungen lediglich als Wechselströme von hoher Frequenz ansieht. Hieran reihen sich eingehende Erörterungen über die Durchschläge dielektrischer Körper durch den elektrischen Funken nach den Untersuchungen von C. Baur, W. Krogh, B. Walter, Vögl, Benischke und Anderen sowie über die rationelle Erzeugung schneller elektromagnetischer Schwingungen mit Hilfe von Resonanzinduktorien. Das folgende Kapitel »Physikalische Untersuchungen über verschiedene Erscheinungen der drahtlosen Telegraphie« ist den unter dem Namen »Energieschaltungen« bekannten Braunschen Anordnungen zur Vergrößerung der Senderenergie gewidmet. Es enthält ferner eine Beschreibung der Tissotschen Untersuchungen über die bei der Wellentelegraphie von den Empfangsluftleitern aufgenommenen Energiemengen und über die Zeitdauer, die zur Betätigung eines Fritters erforderlich ist. Hieran schließt sich eine kurze Darstellung einiger interessanter Versuche mit dem elektrolytischen Wellenanzeiger von Schlömilch und dem magnetischen Wellenanzeiger von Marconi. Das umfangreiche Kapitel »Abstimmungs- und Resonanzversuche« enthält eine fast vollständige Wiedergabe der in der Elektrotechnischen Zeitschrift von 1904 veröffentlichten Untersuchungen von Professor Slaby über die Abstimmung funkentelegraphischer Sender, ferner kurze Mitteilungen über einige weitere Abstimmungsvorschläge von G. Seibt, Mosler und Anderen. In den nächsten Kapiteln werden die Wellenmesser von Drude sowie Dr. Lee De Forest und Dr. Ives, ferner der heiße Oxydfritter von Hornemann, der Fritter von Tissot, von Rochefort, Dorman, Maskelyne, Peters, der neue Quecksilberfritter von Lodge u. Muirhead, der Vakuumwellenanzeiger von Härdén, der elektrolytische Wellenanzeiger von De Forest, der Wellenanzeiger von Ewing und Walter, die magnetischen Wellenanzeiger von Arno, Peukert, der Elektrometerdetektor von Karpen und das Dynamometer für schnelle elektrische Schwingungen von Papalexi beschrieben. Die gegenwärtige Funkentelegraphie der Praxis kommt hierauf in dem Kapitel »Neuerungen und Verbesserungen an den Einrichtungen für drahtlose Telegraphie« zur Besprechung. Hier findet das System Telefunken eine seiner Bedeutung entsprechende Würdigung, ferner werden die Systeme von Lodge-Muirhead, Rochefort, Maskelyne, Foster King und Frederick Collins sowie Neuerungen an dem System von Stone in ihren Grundzügen erörtert. F. Collins hat in seinem synthetischen System der drahtlosen Telegraphie alle Teile der vorhandenen Systeme benutzt, die ihm als beste in ihrer Art erscheinen. Da jedoch die meisten dieser Teile den Erfindern durch Patente geschützt sind, so wird das synthetische System kaum zur Ausführung kommen. Zu erwähnen dürfte sein, daß Collins für dieses Idealsystem der drahtlosen Telegraphie ebenfalls den Braunschen geschlossenen Schwingungskreis sowie die Braunschen Schwingungstransformatoren und regelbaren Kondensatoren vorsieht. In den letzten Kapiteln werden die Vorschläge von Mosler, Reinarz, Nußbaumer, Majorana und Hutchison für eine drahtlose Telegraphie sowie einige sonstige praktische Verwendungen der elektromagnetischen Wellen erörtert, wie z. B. zur Entzündung von Sprengladungen und zur Verhütung von Schiffszusammenstößen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 10. BERLIN, MAI. **1906.**

Eröffnung des Postkongresses in Rom.

An historischer Stätte, auf dem Kapitol, hat am 7. April in Gegenwart des italienischen Königspaars und des diplomatischen Korps die feierliche Eröffnung des sechsten Weltpostkongresses stattgefunden. Außer den Kongreßmitgliedern wohnten viele hohe Regierungsbeamte sowie Vertreter der städtischen Behörden der Feier bei.

Namens der Stadt Rom entbot deren Bürgermeister, Senator Cruciani-Alibrandi, der Versammlung den Willkommengruß. In lebhaften Worten würdigte er die Bedeutung der Post. In der Hast und Unruhe unserer Zeit, wo alles in Bewegung sei, sich wandele, sich vervollkommene, auf das hohe Ziel allgemeiner Wohlfahrt hinarbeite, sei die Post der belebende Odem, der den vorgeschrittenen Völkern Erfrischung bringe, die zögernden treibe und ansporne und sich durch keine Grenzen und Sprachunterschiede aufhalten lasse. Der Post sei es zu danken, daß neue Ideen sich ausbreiteten und Gemeingut aller würden, daß die Völker sich verstehen, sich achten und lieben lernten, daß die gegenseitigen Beziehungen an Herzlichkeit zunähmen, die Kultur fortschreite und sich hebe.

Die eigentliche Eröffnungsrede hielt der Minister der Posten und Telegraphen Baccelli. Davon ausgehend, daß Italien es sich zur hohen Ehre anrechne, dem ersten Weltpostkongresse, der im neuen Jahrhundert stattfinde, Gastfreundschaft gewähren zu dürfen, hieß er die Kongreßmitglieder im Namen des ganzen Landes herzlich willkommen. Er wies darauf hin, daß die Bestrebungen zur Verbesserung und Beschleunigung

des Nachrichtenverkehrs zu allen Zeiten auf freudige Anerkennung hätten rechnen dürfen; die persischen Kuriere, die bewunderswerte Einrichtung des cursus publicus des alten Rom, die Sendboten Karls des Großen seien in den Tafeln der Geschichte verzeichnet. Heute aber lägen die Dinge so, daß ein gut entwickeltes Postwesen ein unentbehrlicher Begleiter und mächtiger Helfer jedes Kulturfortschritts sei. Wenn man an die außerordentlich hohen Kosten und die Schwierigkeiten aller Art denke, die einen Nachrichtenaustausch mit fernen Ländern früher beinahe unmöglich gemacht hätten, und wenn man dem entgegenhalte, wie heute — dank dem Weltpostvereine — selbst der Ärmste und Niedrigste mit seinen Angehörigen, wo immer sie weilen, mit ganz geringen Unkosten in enger Verbindung bleiben könne, so dürfe man stolz sein auf das Erreichte. Freilich sei dies alles, so leicht und einfach es auf den ersten Blick erscheine, nicht ohne ein hohes Maß im stillen wirkender, aufopferungsfreudiger Tätigkeit möglich. Er wolle daher heute nicht nur der erleuchteten Geister gedenken, die durch Begründung des Weltpostvereins der Menschheit neue Wege gewiesen hätten, nicht nur der trefflichen Männer, die in allen Ländern mit unermüdlichem Eifer darauf bedacht seien, das große Getriebe des Postdienstes in gutem Gange zu erhalten, sondern auch der kaum zu zählenden Scharen treuer Arbeiter im Dienste der Post, die — vom einfachen Fußboten, der auf rauhen und einsamen Gebirgspfaden seiner Pflicht nachgehe, bis zum Bahnpöstler, der bei seiner aufreibenden Tätigkeit im Bahnpostwagen Gefahren aller Art ausgesetzt sei — mit einer Hingabe ohnegleichen bei Tag und bei Nacht ihre Kräfte in den Dienst der Menschheit stellten. Auf den Zweck des Kongresses eingehend, erwähnte der Minister sodann die wichtigen Fragen, die den Gegenstand der Verhandlungen bilden würden: die Vereinigung der vielen Vertragsdokumente zu einem einzigen Vertrag und einem einzigen Reglement, die Transitvorschläge, die Vorschläge wegen Ermäßigung der Posttarife, wegen Umgestaltung der Wertbriefbeförderung und wegen so mancher anderen Verbesserungen des Postverkehrs. Sein lebhafter Wunsch sei, daß der sechste Weltpostkongreß nicht nur brauchbare, den Verkehr fördernde Beschlüsse fassen, sondern auch dazu beitragen möge, neue Bande unter den im Weltpostvereine zusammengeschlossenen Völkern zu knüpfen und die gegenseitige Zuneigung zu vermehren. Er wünsche und hoffe, daß die Vertreter der Vereinsländer nach Abschluß ihrer Arbeiten angenehme Erinnerungen an die Zeit ihres Aufenthalts in Rom mitnehmen, zugleich aber auch das Bewußtsein haben möchten, an einem guten, fruchtbringenden Werke mitgearbeitet zu haben. Mit diesem Wunsche erkläre er den sechsten Weltpostkongreß im Namen des Königs für eröffnet.

In der ersten Sitzung des Kongresses, die am 9. April in der Galerie des Palastes Colonna stattfand, waren die Vertreter von 71 Vereinsländern (die stimmberechtigten Kolonialgebiete sind dabei für sich gezählt), Vertreter Chinas und Äthiopiens und außerdem der Direktor und der Vizedirektor sowie zwei Sekretäre des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins anwesend. Die Sitzung wurde durch den Unterstaatssekretär im Ministerium der Posten und Telegraphen Morpurgo eröffnet, der die Versammlung im Namen der italienischen Regierung begrüßte, an die Begeisterung erinnerte, mit der die Vertreter Italiens auf dem Postkongreß in Washington den Vorschlag, Rom als nächsten Kongreßort zu wählen, angenommen hätten, und hinzufügte, daß neben Rom noch andere Städte Italiens um die Ehre stritten, den Kongreßmitgliedern ihre Sympathien zu bezeigen: Neapel, die lachende Parthenope, die ihre Schönheit

im Azurspiegel des Golfes von Neapel bewundere, die Blumenstadt Florenz, Venedig, die stolze Dogenstadt an der Adria, endlich Mailand, der Mittelpunkt der Industrie, wo man sich anschicke, die Eröffnung eines neuen internationalen Verkehrswegs festlich zu begehen. Über die Bedeutung und die Aufgaben des Kongresses sprach sich der Unterstaatssekretär wie folgt aus. Die Entwickelung des Handels, der Ausbau der Verkehrswege zu Wasser und zu Lande, die durch die Anwendung der Dampfkraft und der Elektrizität erzielte Schnelligkeit der Verkehrsmittel, das bei den Fortschritten auf allen Gebieten menschlicher Tätigkeit stetig wachsende Verkehrsbedürfnis — alles dieses dränge dazu, den internationalen Verkehr immer mehr zu vervollkommnen. Das früher ausgesprochene treffende Wort, daß der Weltpostverein der kühnste Ausdruck der sozialen Formen sei, dürfe kein bloßes Wort bleiben. Auf dem Gebiete des Postverkehrs müßten sich die Bewohner der ganzen Welt als Glieder eines einzigen Gemeinwesens fühlen. Dank dem einmütigen, von ernstem Willen beseelten Zusammenwirken aller Beteiligten seien auf dem Wege zu diesem Endziele schon erfreuliche Erfolge erreicht, viele Hindernisse überwunden worden. Auch der jetzige Kongreß habe sich mit Fragen von höchster Bedeutung zu beschäftigen. Die Herabsetzung des Weltpostbriefportos, die Schaffung eines Kartenbriefs mit bezahlter Antwort oder eines sonstigen Systems zur Vorausfrankierung von Antwortbriefen im internationalen Verkehre, die Ausgestaltung der verschiedenen Dienstzweige, mit denen sich die Post im Austausche von Land zu Land befasse, das seien wichtige Fragen, die die Einsicht und Erfahrung der Kongreßmitglieder, wie er hoffe, in glücklichster Weise zu lösen wissen werde. Besonders wünschenswert sei der weitere Ausbau des Postzeitungsdienstes. Jeder Beschluß des Kongresses, der den Bezug von Zeitungen durch die Post zu erleichtern geeignet sei, werde dazu beitragen, das Geistesleben der Kulturvölker anderen Völkern näher zu bringen. Zum Schlusse erinnerte Redner an die Worte des Präsidenten des Washingtoner Postkongresses, Batcheller, der das 20. Jahrhundert als das »große unbekannte Land« bezeichnet habe. Sache der Mitglieder des jetzigen Kongresses sei es, sich in diesem neuen Lande als kluge Forscher und kühne Pfadfinder zu betätigen.

An diese mit lebhaftem Beifall aufgenommene Rede schloß sich die Verlesung mehrerer Telegramme, darunter eines solchen vom österreichischen Generalpostdirektor Wagner von Jauregg, der seinem Bedauern, am Kongresse nicht teilnehmen zu können, und zugleich der Erwartung Ausdruck gab, daß der Kongreß der Entwickelung des im Weltpostvereine verkörperten bedeutsamen Kulturwerkes einen neuen Anstoß geben werde. Alsdann machte sich der erste deutsche Delegierte, Staatssekretär des Reichs-Postamts Krätke, zum Dolmetsch der Gefühle der Versammlung, indem er ausführte: Der jetzige sechste Weltpostkongreß, der erste im 20. Jahrhundert, tage auf klassischem Boden, in Rom, das eine so bedeutende Rolle in der Weltgeschichte und, was den Postmann am meisten interessiere, in der Geschichte der Post gespielt habe; hätten doch die ersten postmäßigen Einrichtungen, der cursus publicus romanus, in Rom ihren Ursprung. Die Begründer des Weltpostvereins hätten der Natur ihren Tribut gezahlt, an ihre Stelle sei ein neues Geschlecht getreten, dem es hoffentlich vergönnt sei, die Fragen, die das vergangene Jahrhundert zurückgelassen habe, glücklich zu lösen. Dazu gehöre die schwierige, vorsichtiger Behandlung bedürfende Transitfrage. Sie sei um so mehr von Interesse, als der Gedanke einer Ermäßigung des Briefportos im Weltpostverkehr immer wieder auftauche, und die Herabsetzung der Briefpost-

transitentschädigungen eine wesentliche Vorbedingung für die Erfüllung jenes allgemein bestehenden Wunsches sei. Die Schwierigkeiten, die der Annahme des Grundsatzes der Unentgeltlichkeit des Landtransits und der Beseitigung aller Transitabrechnungen entgegenständen, seien bekannt. Man sei von dem idealen Ziele noch sehr weit entfernt; aber deshalb brauche man die Hoffnung nicht aufzugeben. Die Landtransitzahlungen müßten und würden einmal verschwinden. Nicht jetzt und nicht mit einem Male; aber der Kongreß in Washington habe gezeigt, daß man sich auf dem Wege des Fortschritts befinde, und wenn der Kongreß in Rom einen weiteren Schritt zur Lösung der Transitfrage tue, so dürfe er sich zu diesem Erfolge beglückwünschen. Zu den Aufgaben aus früherer Zeit kämen neue hinzu. Die Bedürfnisse des Publikums würden von Jahr zu Jahr größer; gebieterisch verlangten sie neue, den stets wechselnden Formen des modernen Lebens angepaßte Verkehrserleichterungen. Eine große Zahl von Vorschlägen der verschiedenen Verwaltungen liege dem Kongresse vor; der Sympathien Deutschlands seien alle Vorschläge sicher, die auf einen wirklichen oder auch nur möglichen Fortschritt hinzielten. Er hoffe zuversichtlich, der Kongreß werde das Seine tun, um die Posteinrichtungen zu vervollkommnen und die Versendungsbedingungen wie die Betriebsvorschriften so viel als möglich zu vereinfachen und zu verbessern; ferner wünsche er, da die Zahl der an den verschiedenen Vereins-Übereinkommen teilnehmenden Länder leider noch ziemlich gering sei, daß die guten Erfahrungen der den Nebenabkommen beigetretenen Länder die anderen Länder ermutigen und die Bedenken, die diese bisher von dem Beitritte zu den Übereinkommen zurückgehalten hätten, zerstreuen möchten. Daß die Postkongresse für den Postverkehr von nicht genug zu schätzender Bedeutung seien, darüber könne kein Zweifel bestehen. Durch die Kongresse werde der Austausch der Meinungen und der Erfahrungen erleichtert; sie böten Gelegenheit, über tausend Fragen zu sprechen, die an sich geringfügig, im ganzen aber für den Dienst wie für das Publikum von hoher Bedeutung seien. Die Kongresse gäben ihren Mitgliedern auch die Möglichkeit, in freundschaftliche Beziehungen zueinander zu treten und sich untereinander schätzen zu lernen. Dem zum Schlusse ausgesprochenen Wunsche, daß auch der jetzige Kongreß erfreuliche Ergebnisse zeitigen möchte, stimmte die Versammlung mit lebhaften Beifallsbezeugungen zu.

Als dem Lebensalter nach ältestes Mitglied des Kongresses und zugleich als einer der ältesten Mitarbeiter am Werke des Weltpostvereins nahm dann der schweizerische Delegierte Delessert das Wort, um zunächst an die freudigen Gefühle zu erinnern, mit denen der vorhergehende Postkongreß die Aussicht, sich das nächste Mal in Rom zu versammeln, aufgenommen, und mit denen sich jetzt jedes einzelne Kongreßmitglied nach Rom begeben habe. Er gedachte der seit dem letzten Kongreß aus dem Diesseits abberufenen Mitglieder früherer Kongresse: des italienischen Delegierten Chiaradia, der dem Postkongreß in Washington die Einladung nach Rom übermittelt habe, jetzt aber die Gäste seines Vaterlandes nicht mehr habe begrüßen können, ferner u. a. des früheren Direktors im Reichs-Postamte Sachse, der den Postkongressen in Paris, Lissabon und Wien als deutscher Delegierter angehört habe. Das Andenken der Verstorbenen wurde von der Versammlung durch Erheben von den Sitzen geehrt. Auch den aus dem Dienste geschiedenen, noch unter den Lebenden weilenden Mitgliedern früherer Kongresse, darunter dem früheren Unterstaatssekretär im Reichs-Postamte Fritsch, Delegierten Deutschlands in Lissabon, Wien und Washington, widmete Redner herzliche Worte freundlichen Gedenkens, um dann auf die

Bedeutung der Post und des Weltpostvereins im besonderen einzugehen. Man könne ohne Übertreibung sagen, daß der Zustand jener bewunderns-werten Anstalt zur Übermittelung von Gedanken, Gefühlen und Sachen, die man Post nenne, einen Gradmesser für die Blüte und Kultur einer Zeit oder eines Landes abgebe. Da, wo die Post regelmäßig, sicher, rasch und zu geringen Taxen arbeite, sei wirtschaftliche Wohlfahrt, Handelstätigkeit, Herzens- und Geistesleben vorhanden. Deshalb müsse der Kongreß mit allen Kräften dahin arbeiten, Vereinfachungen zu verwirklichen, die Transitzahlungen zu vermindern, die Taxen zu ermäßigen, die Gewichtsstufen zu erhöhen, die nicht allen Vereinsgliedern gemeinsamen Dienstzweige zu verallgemeinern. Ein Hindernis auf dem Wege des Fortschritts sei freilich nicht selten die leidige Finanzfrage; aber man dürfe nicht vergessen, daß jedesmal, wenn eine wirksame Portoherabsetzung durchgeführt worden sei, der Erfolg die Vorhersagen der Pessimisten als unbegründet erwiesen habe. Ein treffendes Beispiel dafür sei die gegen billiges Porto beförderte Postkarte. Sie, die ursprünglich nicht ohne Widerspruch und nicht ohne ernste Befürchtungen wegen des finanziellen Ergebnisses eingeführt worden sei, bringe den Postverwaltungen heute so hohe Summen ein, daß mehr als eine Verwaltung gerade durch die Postkarte in den Stand gesetzt worden sei, Überschüsse an die Staatskasse abzuliefern und wichtige Reformen in ihrem inneren Dienste durchzuführen. Dabei habe die Postkarte, die Stephan ursprünglich nur als offenen Brief gedacht habe, eine Bedeutung für die Allgemeinheit erlangt, die man nicht entfernt habe ahnen können; die Industrie habe die Ansichts-Postkarte geschaffen. Durch sie, die den Staatssäckel füllen helfe, sei ein wichtiger und lohnender Geschäftszweig entstanden; von der Ansichts-Postkarte, die gute Wiedergaben von Kunstwerken, Naturschönheiten oder Städtebildern in alle Kreise der Bevölkerung bringe, gehe eine Fülle von Belehrungen und Anregungen aus. Auf der anderen Seite werde die Postkarte mit Ansicht leider nicht selten zur Verbreitung unzüchtiger Darstellungen gemißbraucht; hier könne indes nicht der Weltpostverein, sondern müsse die Gesetzgebung der einzelnen Länder Abhilfe schaffen. Im weiteren Verlaufe seiner Rede gab Redner einige Daten aus der Geschichte und Vorgeschichte des Weltpostvereins. Er erinnerte an die Begründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins im Jahre 1850, wobei zum ersten Male der Gedanke, daß die vertragschließenden Länder ein einziges Postgebiet bilden sollten, verwirklicht worden sei, ferner an die auf Anregung der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1863 in Paris abgehaltene Postkonferenz, die noch keine praktischen Ergebnisse gehabt, endlich an das Wirken Stephans, das zum Zusammentritte des Postkongresses in Bern und zum Abschlusse des allgemeinen Postvereinsvertrags vom Jahre 1874 geführt habe. Damals seien 22 Länder mit etwa 330 Millionen Einwohnern dem Vereine beigetreten; 1891 habe der Weltpostverein bereits 56 Staaten umfaßt und heute zähle das Vereinsgebiet 1 Milliarde 132 Millionen Bewohner, deren Zahl durch den Beitritt Chinas hoffentlich bald um weitere 400 Millionen vermehrt werden würde.

Das Präsidium des Kongresses wurde auf Vorschlag des Alterspräsidenten in der Weise gebildet, daß der Minister der italienischen Posten und Telegraphen Baccelli und der Unterstaatssekretär Morpurgo zu Ehren-Präsidenten und der italienische Generalpostdirektor Gamond zum Präsidenten gewählt wurden. Nach Dankesworten des Unterstaatssekretärs Morpurgo übernahm der Generalpostdirektor Gamond die weitere Leitung der Verhandlungen und gab dabei dem Wunsche Ausdruck, daß von Rom, der Wiege aller Kultur und alles Wissens, dank den Arbeiten

des Kongresses ein neues Werk des Friedens und des Fortschritts für alle Völker der Erde ausgehen möchte. Seine Dankesworte an Ihre Majestäten den König und die Königin für die dem Kongresse durch Teilnahme an der feierlichen Eröffnungssitzung erwiesene Huld wurden von der Versammlung mit begeisterter Zustimmung aufgenommen.

Zum Vize-Präsidenten des Kongresses berief der Präsident den Direktor des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins Ruffy; zum Vorsitzenden des Bureaus des Kongresses wurde der Vize-Direktor des Internationalen Bureaus Galle bestimmt. Demnächst wurde die Geschäftsordnung beraten und mit unwesentlichen Änderungen gleichlautend mit der Geschäftsordnung der früheren Kongresse angenommen. Danach können bindende Beschlüsse nur in den Plenarsitzungen gefaßt werden; doch ist die Einsetzung von Kommissionen zur Vorberatung der durch das Plenum zu behandelnden Fragen vorgesehen. Von seiten des Postkongresses in Rom sind Kommissionen in demselben Umfange wie in Washington bestellt worden. Die erste Kommission hat den Hauptvertrag zu beraten, die zweite die Abkommen über den Austausch von Wertbriefen und Wertkästchen sowie von Postpaketen, ferner das Abkommen über die Ausgabe von Ausweisbüchern im internationalen Verkehr und die dritte die Abkommen über den Postanweisungs-, Postauftrags- und Postzeitungsdienst. Den Vorsitz in den Kommissionen führen, wie früher, England (erste Kommission), Frankreich (zweite Kommission) und Deutschland (dritte Kommission).

Aus dem weiteren Verlaufe der ersten Sitzung des Kongresses ist anzuführen, daß der Vertreter Äthiopiens (Abessiniens) unter dem Beifalle der Versammlung von der Absicht der äthiopischen Regierung, dem Weltpostvereine beizutreten, Mitteilung machte. Allerdings wird Äthiopien die Bestimmungen des Weltpostvertrags nicht ohne Einschränkung, sondern nur »soweit ihm dies nach den Mitteln des Landes möglich ist«, annehmen können. Auf Vorschlag des portugiesischen Delegierten Pereira wurde beschlossen, an Ihre Majestäten den König und die Königin von Italien eine Ergebenheitsadresse zu richten.

Im übrigen wurden geschäftliche Angelegenheiten (Verteilung von Drucksachen, Verlesung von Eingängen usw.) erledigt, und es wurde beschlossen, alle Eingänge den zuständigen Kommissionen zur Prüfung zu überweisen. Zum Schlusse widmete der argentinische Delegierte Dr. Blancas dem furchtbaren Unglücke, das Italien durch den Vesuvausbruch betroffen habe, Worte herzlicher Anteilnahme. Zum Gedächtnisse der beklagenswerten Opfer der Katastrophe, und um dem schwer heimgesuchten Lande ihre Sympathien zu beweisen, erhob sich die Versammlung von den Sitzen.

Über die Verhandlungen des Kongresses und die von ihm gefaßten Beschlüsse werden wir später berichten.

Die Kabelflotte der Welt.

Mit der fortschreitenden Entwickelung des Weltkabelnetzes, das jetzt eine Gesamtausdehnung von etwa 450 000 km erlangt hat, mußte auch die Zahl der Schiffe zur Legung und Instandsetzung des wertvollen Kabelmaterials stetig vermehrt werden. Die ausschließlich für den vorliegenden Zweck erbauten oder besonders hergerichteten Schiffe bilden zur Zeit eine

Flotte von 52 Dampfern mit einer Gesamttragfähigkeit von 92051 t und einer Leistungsfähigkeit der Maschinen von insgesamt 22 501 indizierten Pferdekräften.

Nach ihrer Nationalität verteilen sich die Schiffe wie folgt.

Es entfallen auf

Deutschland (Norddeutsche Seekabelwerke)	2	Dampfer,
China (Regierung)	1	-
Dänemark (Große Nordische Tel.-Gesellschaft) ...	3	-
Frankreich (Regierung)	3	-
- (Kabelgesellschaften).................	3	-
Großbritannien (Regierung)......................	2	-
- (Kabelgesellschaften)	27	-
Italien (Regierung)...........................	1	-
Japan (Regierung)	1	-
Neuseeland (Regierung)......................	1	-
Niederlande (Regierung)	1	-
Nordamerika (Regierung der Vereinigten Staaten)	1	-
- (Kabelgesellschaften)..............	2	-
- (Regierung von Canada)	2	-
Südamerika (Kabelgesellschaften)	2	-
zusammen	52	Dampfer.

Einige weitere Angaben über die Besitzverhältnisse, Namen, Alter, Heimathafen und Tragfähigkeit der Schiffe sowie die Leistungsfähigkeit ihrer Maschinen sind dem vom »Londoner-Electrician« herausgegebenen »Electrical trades' directory and handbook for 1906« entnommen und in der nachfolgenden Übersicht zusammengestellt.

Lfd. Nr.	Eigentümer des Schiffes	Name des Schiffes	Tag oder Jahr des Stapellaufs	Tragfähigkeit des Schiffes in Tonnen	Leistungsfähigkeit der Schiffsmaschinen in Pferdekräften	Gewöhnlicher Liegeplatz des Schiffes
1.	Amazon Telegraph Company	Viking	1901	775	164	Para
2.	Anglo-American Telegraph Company	Minia	1866	1 986	250	Halifax, N. S.
3.	Britische Telegraphenverwaltung	Monarch	1883	1 121	1 040	Woolwich
4.	Dieselbe	Alert	1871	369	350	Dover
5.	Canadische Telegraphenverwaltung	Tyrian	1869	1 039	96	Halifax, N. S.
6.	Dieselbe	Lady Laurier	1902	1 051	186	Halifax, N. S.
7.	Central and South American Company	Relay	1902	1 200	180	Callao
8.	Commercial Cable Company	Mackay-Bennett	1884	1 718	300	Halifax, N. S.
9.	Commercial Pacific Cable Company	Restorer	4. 9. 1902	3 181	705	Honolulu
			Seite..	12 440	3 271	

Lfd. Nr.	Eigentümer des Schiffes	Name des Schiffes	Tag oder Jahr des Stapellaufs	Tragfähigkeit des Schiffes in Tonnen	Leistungsfähigkeit der Schiffsmaschinen in Pferdekräften	Gewöhnlicher Liegeplatz des Schiffes
			Übertrag	12 440	3 271	
10.	Compagnie française des câbles télégraphiques	Pouyer-Quertier	1879	1 385	160	Westindien
11.	Dieselbe	Contre-Amiral Caubet	1875	2 207	262	Havre
12.	Chinesische Regierung	Fee Cheu	1887	1 034	150	—
13.	Eastern Telegraph Company	Amber	1888	1 043	143	Zanzibar
14.	Dieselbe	Britannia	1885	1 525	181	Westküste von Afrika
15.	Dieselbe	Electra	1885	1 219	220	England
16.	Dieselbe	John Pender	1900	2 337	547	England
17.	Dieselbe	Duplex	1872	874	141	Rotes Meer
18.	Dieselbe	Levant II	1903	283	77	Malta
19.	Dieselbe	Sherard Osborn	1878	1 429	177	Zanzibar
20.	Dieselbe[1]	Levant I	1889	141	45	Piraeus
21.	Eastern Extension Telegraph Company	Recorder	1885	1 201	224	Singapore
22.	Dieselbe	Patrol	4. 10. 1902	3 132	701	Singapore
23.	Dieselbe	Magnet	1904	502	90	Singapore
24.	Französische Telegraphenverwaltung	Ampère	—	384	65	Havre
25.	Dieselbe	Charente	—	548	194	La Seyne
26.	Dieselbe	Diolibah	—	—	—	—
27.	Große Nordische Telegraphengesellschaft	H. C. Oersted	1872	749	120	Kopenhagen
28.	Dieselbe	Store Nordiske	1880	832	120	Schanghai
29.	Dieselbe	Pacific	1903	1 569	190	Schanghai
30.	India Rubber Company	Buccaneer	1885	785	180	Silvertown
31.	Dieselbe	Dacia	1867	1 856	170	Silvertown
32.	Dieselbe	Silvertown	1873	4 935	400	Silvertown
33.	Indo-Europäische Telegraphenverwaltung	Patrick Stewart	—	1 115	130	Karachi
34.	Italienische Telegraphenverwaltung	Citta di Milano	12. 11. 1886	2 123	900	Spezia
35.	Japanische Telegraphenverwaltung	Okinawa Maru	1896	2 300	235	Yokohama
36.	Mexican Telegraph Company	Mexican	1874	402	80	Galveston, Texas
37.	Neuseeländische Telegraphenverwaltung	Tutanekai	1896	811	233	Wellington, Neuseeland
38.	Niederländisch-Indische Telegraphenverwaltung	Telegraaf[2]	1899	1 300	1 600	Jandjong Priok (Batavia), Niederländisch-Indien
39.	Norddeutsche Seekabelwerke	Großherzog von Oldenburg	1905	2 260	2 000	Nordenham
			Seite..	52 721	13 006	

[1]) Die Eastern Telegraph Company hat ein weiteres Kabelschiff in Bestellung gegeben, das voraussichtlich im Juni 1906 wird in Dienst gestellt werden können.

[2]) Bis zum Sommer 1905 unter dem Namen »von Podbielski« im Besitze der Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham.

Lfd. Nr.	Eigentümer des Schiffes	Name des Schiffes	Tag oder Jahr des Stapellaufs	Tragfähigkeit des Schiffes in Tonnen	Leistungsfähigkeit der Schiffsmaschinen in Pferdekräften	Gewöhnlicher Liegeplatz des Schiffes
			Übertrag	52 721	13 006	
40.	Norddeutsche Seekabelwerke	Stephan	1902	6 050	2 400	Nordenham
41.	Pacific Cable Board	Iris	1902	2 253	459	Auckland, N. Z.
42.	Siemens Brothers and Company	Faraday	1874	4 917	500	London
43.	Société industrielle des Téléphones	François Arago	1882	3 191	300	Calais
44.	Telegraph Construction and Maintenance Company	Anglia	1901	6 514	365	London
45.	Dieselbe	Cambria	1904	1 800	300	London
46.	Dieselbe	Colonia	14. 2. 1892	7 976	4 000	London
47.	Vereinigte Staaten von Amerika [1])	Burnside	—	2 194	350	Seattle, Wash.
48.	Western Telegraph Company	Norseman [2])	1886	1 545	238	Pernambuco
49.	Dieselbe	Norse [2]	1893	1 117	287	Plymouth
50.	Dieselbe	Cormorant	1884	262	68	Montevideo
51.	West Coast of America Company	Retriever	1878	624	95	Callao
52.	West India and Panama Company	Henry Holmes	1903	987	133	Westindien
			Summa	92 151	22 501	

Urteil des Oberlandesgerichts München, betr. die Haftung des Fiskus für Unfälle, die durch das schuldhafte Verhalten seiner Beamten verursacht sind.

Unfälle, die sich beim Betriebe der vom Fiskus geleiteten Verkehrsunternehmungen (Post, Telegraphie, Eisenbahn usw.) ereignen, geben, sofern der Unfall durch das Verschulden eines Beamten verursacht ist, häufig zu Schadensersatzklagen gegen den Fiskus Anlaß. Ist der durch den Unfall Betroffene ein Dritter, d. h. nicht selbst Beamter des Fiskus, dann haftet der Fiskus für den Unfall nach denselben gesetzlichen Vorschriften wie jede sonstige juristische Person. Hiernach hat aber der Fiskus nicht

[1]) Die Vereinigten Staaten von Amerika beabsichtigen, noch zwei weitere Kabeldampfer auszurüsten.

[2]) Der Kabeldampfer »Norseman« führte früher den Namen »Mirror« und der Dampfer »Norse« den Namen »Norseman«.

für das Verschulden eines jeden seiner Organe einzustehen; er ist vielmehr nach den §§ 31, 89 B. G. B. nur für den Schaden verantwortlich, den ein verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatze verpflichtende Handlung einem Dritten zufügt. Die Pflichten, die diesen Vertretern obliegen, damit sie für Unfälle nicht verantwortlich gemacht werden können, sind mannigfacher Art. Sie haben durch geeignete Verwaltungsmaßnahmen, Dienstanweisungen usw. dafür zu sorgen, daß seitens der ihnen untergeordneten Organe alles das getan wird, was zur Vermeidung von Unfällen erforderlich ist. Sie haben ferner auch dafür zu sorgen, daß die genannten Anweisungen richtig ausgeführt und jederzeit beachtet werden, und haben deshalb die untergeordneten Beamten in geeigneter Weise entweder selbst zu kontrollieren oder diese Kontrolle durch andere Beamte ausüben zu lassen. Die Nichterfüllung dieser den verfassungsmäßig berufenen Vertretern des Fiskus obliegenden Verpflichtungen macht den Fiskus dem Dritten gegenüber nach § 823 B. G. B.[1]) haftbar. Wenn aber trotz der Anweisungen und trotz der pflichtmäßig ausgeübten Kontrolle doch ein Beamter im Einzelfalle den Anweisungen zuwiderhandelt und hierdurch einen Unfall verursacht, dann kann der Fiskus aus § 823 B. G. B., d. h. wegen eigenen Verschuldens nicht in Anspruch genommen werden. Aber es gibt Fälle, in denen auch für fremdes Verschulden gehaftet wird. So haftet nach § 831 B. G. B.[2]) derjenige, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, für den Schaden, den dieser in Ausführung der Verrichtung einem Dritten zufügt. Jeder Beamte des Fiskus aber, der nicht verfassungsmäßig zu dessen Vertretung berufen ist, wird im Sinne des § 831 B. G. B. als zu einer Verrichtung bestellt angesehen, und wenn er in Ausführung dieser Verrichtung einem Dritten Schaden zufügt, so haftet für diesen Schaden der Fiskus (§ 831 Abs. 1 S. 1 B. G. B.). Der Fiskus kann sich von dieser seiner Haftpflicht nur befreien, wenn er nachweist, daß sein verfassungsmäßig berufener Vertreter bei der Auswahl des Beamten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden wäre (§ 831 Abs. 1 S. 2). Ob dieser Nachweis im einzelnen Falle als geführt anzusehen ist, ist Sache der freien Beweiswürdigung. Wie aber, wenn der Beamte zwar bei seiner Anstellung als tauglich und zuverlässig erscheinen mußte, später aber Umstände zutage treten, die zu Bedenken hinsichtlich seiner Zuverlässigkeit Anlaß geben? In solchen Fällen wird man dem verfassungsmäßig berufenen Vertreter des Fiskus die Pflicht auferlegen müssen, zu erwägen, ob der Beamte unter solchen Umständen noch ferner im Dienste zu belassen oder anderweit zu beschäftigen ist. Mit Recht sagt das Reichsgericht:[3]) »In der

[1]) § 823 B. G. B. lautet: Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

[2]) § 831 B. G. B. lautet: Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatze des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtungen zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

[3]) Entsch. des R. G. in Zivilsachen Bd. 53 S. 57.

Verpflichtung zur sorgfältigen Auswahl ist auch die Verpflichtung enthalten, fortgesetzt zu erwägen, ob der zu dauernden Verrichtungen in früherer Zeit Bestellte auch gegenwärtig nach seinen physischen und geistigen Kräften zu den Verrichtungen befähigt ist, so daß u. U. der Fiskus nach § 831 B. G. B. auch zu beweisen hat, daß jener die Befähigung auch zur Zeit der Schadenszufügung noch hatte.«

Die hier aufgeworfenen Fragen werden in einem nachstehend im Auszuge wiedergegebenen Urteile des Oberlandesgerichts München vom 7. Oktober 1904 zur Erörterung gezogen. Das dem Urteile zugrunde liegende Sach- und Streitverhältnis ist folgendes. Am 5. Juni 1900 stieß auf einer Station der bayerischen Staatsbahn ein Schnellzug mit einem der dort haltenden Güterzüge zusammen. Durch den Zusammenstoß wurde der Geschäftsreisende B. verletzt. Auch die Sachen, die er bei sich führte, wurden beschädigt. Der Zusammenstoß war durch das zu frühe Umlegen einer Weiche verursacht worden. Nach der in Bayern geltenden Dienstanweisung hatte der diensttuende Stationsbeamte das Umlegen der Weiche selbst vorzunehmen. An dem genannten Tage hatte der Stationsvorsteher T. den Dienst. Die Weiche war aber nicht von ihm, sondern mit seiner Einwilligung von dem Hilfsstationsvorsteher Sch. umgelegt worden. B. behauptete, der Unfall sei durch die Fahrlässigkeit des T. und Sch. herbeigeführt worden und verlangte vom bayerischen Fiskus Ersatz des ihm durch die Körperverletzung und Sachbeschädigung zugefügten Vermögensschadens und außerdem Zahlung eines Schmerzensgeldes von 3000 Mark. Der Fiskus erkannte an, daß er zum Ersatze des durch die Körperverletzung verursachten Vermögensschadens verpflichtet sei, lehnte aber im übrigen jede Ersatzverbindlichkeit mit der Begründung ab, daß er für das Verschulden seiner Beamten nicht einzustehen habe. T. hatte sich vor dem Unfalle mehrfach Verfehlungen im Dienste zu schulden kommen lassen.

Das Oberlandesgericht hatte lediglich über die Frage zu entscheiden, inwieweit der bayerische Fiskus den dem B. zugefügten Sachschaden zu ersetzen und Schmerzensgeld zu zahlen hätte. Diese Entscheidung mußte auf Grund der allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechtes getroffen werden, da das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 nur den Ersatz des durch die Tötung oder Körperverletzung einer Person verursachten Vermögensschadens regelt. Das Oberlandesgericht hat die Ansprüche des B. dem Grunde nach anerkannt. Es stellt zunächst fest, daß sowohl Sch. als T. den Schaden schuldhaft verursacht haben, letzter, indem er wider die Instruktion die Handhabung der Weiche einem anderen überließ. Sodann prüft es die Frage, ob Sch. und T. als verfassungsmäßig berufene Vertreter des bayerischen Fiskus angesehen werden können, da bejahendenfalls der Ersatzanspruch gegen den Fiskus ohne weiteres begründet sein würde. Es kommt aber zur Verneinung der Frage.[1]) Die Urteilsgründe, die sich hiermit befassen, bilden einen wertvollen Beitrag zu der Streitfrage, wer überhaupt im Einzelfall als verfassungsmäßig berufener Vertreter des Fiskus angesehen werden könne. Sie sollen deshalb im folgenden wörtlich wiedergegeben werden.

»Nach den für Bayern damals maßgebenden, in gesetzlicher Weise erlassenen Verwaltungsvorschriften obliegt die oberste Leitung und Aufsicht über sämtliche Verkehrsanstalten dem Staatsministerium des Königlichen

[1]) Ebenso für die Bahnmeister der Preußischen Eisenbahnverwaltung Entsch. des R. G. in Zivilsachen Bd. 53 S. 281 und Bd. 55 S. 230.

Hauses und des Äußern (jetzt dem Königlichen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten). Dem Königlichen Staatsministerium zunächst untergeordnet ist die aus fünf Abteilungen bestehende Generaldirektion der Königlichen Staatseisenbahnen, welcher die oberste Leitung und Verwaltung sämtlicher im Baue oder Betriebe befindlicher Staatseisenbahnen übertragen ist.

Als äußere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden sind der Generaldirektion unmittelbar untergeordnet:

a) die Oberbahnämter (Eisenbahnbetriebsdirektionen);
b) die Eisenbahnbausektionen;
c) die Zentralwerkstätten usw.

Den Eisenbahnbetriebsdirektionen obliegt die Erledigung aller laufenden Geschäfte der Betriebsverwaltung, soweit sie nicht dem Ministerium oder der Generaldirektion besonders vorbehalten sind. Ihnen sind zur Besorgung des Betriebs- und Expeditionsdienstes Stationen 1., 2., 3., 4. und 5. Klasse und Güterstationen unterstellt.

Es kann hier dahingestellt bleiben, ob als zur Vertretung des Fiskus verfassungsmäßig berufene Organe auch noch die Betriebsdirektionen zu zählen sind, da sie den nicht dem Ministerium und der Generaldirektion vorbehaltenen Geschäftskreis selbständig erledigen, keinesfalls aber können die einzelnen Stationen und deren Vorstände als solche erachtet werden, denn sie sind nur ausführende Behörden und handeln nach den allgemeinen oder im einzelnen Falle besonders gegebenen Vorschriften.«

Sodann prüft das Oberlandesgericht die Haftpflicht des Fiskus auf Grund der §§ 831, 823 B. G. B. und sagt hierüber folgendes:

»Gemäß § 831 B. G. B. ist derjenige, welcher einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, zum Ersatze des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung dem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Haftung ist jedoch ausgeschlossen, wenn der Geschäftsherr bei Auswahl der bestellten Person die im Verkehr erforderte Sorgfalt beobachtet hat. Daß die Auswahl des T. von Anfang an ein Mißgriff gewesen sei, ist nicht behauptet und kann nicht angenommen werden; allein es genügt nicht, daß bei der Anstellung mit der erforderlichen Sorgfalt vorgegangen werde. Pflicht der anstellenden Behörde ist es, wenn auch nicht alle Handlungen im einzelnen zu überwachen, so doch durch geeignete Kontrolle sich fortdauernd zu überzeugen, ob die von Anfang an bestehende körperliche und geistige Eigenschaft auch fortbestehe, ob der Angestellte auch in der Folge den Anforderungen des Dienstes genüge. Bei T. war eine solche fortdauernde Prüfung um so mehr geboten, als er sich im Jahre 1895 wegen indolenter Dienstführung einen ernsten Verweis zugezogen und auch in der Folge keineswegs fehlerfrei geführt hatte.

In der Folge aber hat sich die Aufsichtsbehörde mit den allgemein üblichen Visitationen begnügt. Allein, wenn einmal begründetes Mißtrauen gegen die Dienstführung eines Beamten bestand, so genügte es nicht, sich der gewöhnlichen Kontrollmittel zu bedienen, sondern es mußten besondere Wege eingeschlagen werden, die eine besonders strenge Kontrolle ermöglichten, wie dies auch in anderen Fällen geschieht, z. B. unvorhergesehener Besuch der Station durch einen als solchen nicht sofort zu erkennenden Beamten der Aufsichtsbehörde und dergleichen.

Aber nicht bloß aus der Notwendigkeit fortdauernder Überwachung der

Leistungen des einzelnen Beamten ergibt sich das Erfordernis genauer Kontrolle, sondern auch noch aus einem weiteren Gesichtspunkte.

Die Haftung des Unternehmers, als welcher auch der Eisenbahnfiskus erscheint, beschränkt sich nicht auf die Vorschrift des § 831 B. G. B. Als Unternehmer eines öffentlichen Verkehrsmittels hat der Fiskus die Verpflichtung, für die Sicherheit bei Benutzung dieser Anstalt alle erforderliche Vorsorge zu treffen, um Reisende und Gut vor Schaden zu bewahren (§ 823 B. G. B). Es genügt in dieser Beziehung nicht, die technisch notwendigen Anordnungen zu geben, sondern es müssen auch geeignete Vorkehrungen getroffen werden, um die Durchführung zu sichern. Ist durch die Vernachlässigung dieser Aufsichtspflicht ein gesetzwidriger Zustand eingerissen, sind die erlassenen Vorschriften, die dem Schutze Dritter dienen sollen, dauernd außer acht gelassen, so sind für die Nichtbeachtung nicht bloß die ausführenden Organe haftbar, sondern auch die juristische Person selbst, deren berufene Vertreter die Nichtbeachtung duldeten, obwohl sie dieselbe kennen konnten und mußten.

Das trifft unzweifelhaft hier zu.

Der diensttuende Stationsbeamte hatte die Weiche selbst umzulegen, dem anderen Personal war die Bedienung untersagt. Auf der fraglichen Station ist es aber nicht bloß vereinzelt und vorübergehend, sondern seit geraumer Zeit ständig anders gehandhabt worden. Dies hätte den mit der Aufsicht betrauten Organen des Fiskus nicht entgehen sollen. Bei früherer Abstellung des bestehenden Mißstandes wäre es zu der verhängnisvollen Bedienung der Weiche durch eine untergeordnete Person nicht gekommen.

Daß ein so wichtiges Glied des Betriebs, wie das Perronstellwerk, richtig bedient werde, darauf mußte bei der Kontrolle ganz besonders Gewicht gelegt werden; bei einem Beamten wie T. war die Kontrolle doppelt geboten und eine erfolgreiche Überwachung war auch möglich. Übrigens hätte schon die gewöhnliche Kontrolle zur Aufdeckung des bestehenden Mißstandes führen sollen. Zu den Geschäften des visitierenden Beamten gehört es, sich zu vergewissern, ob das Personal mit den einschlägigen Vorschriften über die Bedienung der Weichen vertraut ist. Bei einer eingehenden Befragung des Personals hätte die andauernde vorschriftswidrige Geschäftsbehandlung nicht unentdeckt bleiben können.

Demgemäß müssen für den eingetretenen Erfolg der Fiskus bz. dessen berufene Organe auf Grund des bürgerlichen Rechtes unmittelbar verantwortlich gemacht werden.«

Mit dem vorliegenden Rechtsstreit ist auch das Reichsgericht befaßt worden. Dieses billigt die Auffassung des Oberlandesgerichts, wonach Stationsvorsteher in Bayern nicht als verfassungsmäßig berufene Vertreter des Fiskus angesehen werden können. Es tritt auch den Ausführungen des Oberlandesgerichts über die Haftung des Fiskus für seine Beamten grundsätzlich bei. Insbesondere hieß es in dem Erkenntnisse:

»Das Berufungsgericht nimmt mit Recht an, daß die Verpflichtung des Fiskus sich nicht auf die Wahrung der erforderlichen Sorgfalt bei der Auswahl der Angestellten beschränke, ihm vielmehr auch eine ständige Kontrolle obliege, und die dem Unternehmer eines öffentlichen Verkehrsmittels obliegende Verpflichtung, für die Sicherheit des Publikums alle erforderliche Vorsorge zu treffen, um Reisende und Gut vor Schaden zu bewahren, sich nicht auf die Erlassung der technisch notwendigen Anordnungen beschränken dürfe, sondern sich auf geeignete Vorkehrungen zur Sicherung ihrer Durchführung erstrecken müsse. Mit Recht nimmt das Berufungsgericht ferner

an, daß Beamten gegenüber, die zu Beanstandungen Anlaß gegeben, eine besonders strenge Überwachung geboten sei.«

Wenn das Reichsgericht trotzdem das Berufungsurteil aufgehoben hat, so ist das geschehen, weil es annahm, daß die früheren Verfehlungen des T. nicht solcher Art gewesen seien, um eine besonders strenge Kontrolle gerade mit Rücksicht auf die Bedienung des Perronstellwerkes zu rechtfertigen.

Aus dem Bereiche der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika.

Während die meisten Postverwaltungen regelmäßig mehr oder minder hohe Überschüsse aufbringen, erfordert das Postwesen der Vereinigten Staaten von Amerika seit Jahrzehnten fast durchweg hohe Zuschüsse. Der Betrag, um den die Einnahmen der Unions-Postverwaltung hinter den Ausgaben zurückbleiben, hat 1903 4,5, 1904 8,7 und 1905 sogar 14,5 Millionen Dollars ausgemacht. Dieses sprunghafte Anwachsen des Defizits ist nicht durch einen Rückgang der Einnahmen hervorgerufen worden; denn diese sind von 1903 auf 1904 um 6,9 v. H. und im folgenden Jahre um 6,5 v. H. in die Höhe gegangen. Vielmehr erklärt sich das außerordentlich hohe Defizit der letzten Jahre hauptsächlich durch die Steigerung der Ausgaben für den Ausbau des Landpostdienstes. Sind doch für diesen im Jahre 1905 20,8 Millionen Dollars aufgewandt worden gegenüber 12,6 und 8,0 Millionen Dollars in den beiden vorhergehenden Jahren. Für 1906 rechnet die amerikanische Postverwaltung mit einem Mindererträge von 14,4 und für 1907 mit einem solchen von 11,6 Millionen Dollars. Bei Veranschlagung dieser Summen ist für jedes Jahr mit einer Steigerung der Einnahmen um 9 v. H. gerechnet worden; ob die Einnahmen aber wirklich in diesem Umfang anwachsen werden, erscheint nach den Ergebnissen der letzten Jahre nicht sicher. Die Ausgaben für den Landpostdienst sind für 1906 auf 25,8 und für 1907 auf 29,5 Millionen Dollars veranschlagt. Die Kosten dieses erst seit 1897 bestehenden und in ganz kleinen Anfängen begonnenen Dienstes werden dann mehr als 15 v. H. der gesamten Ausgaben ausmachen.

Außer mit der Beförderung von Briefsendungen befaßt sich die Postverwaltung der Vereinigten Staaten bekanntlich nur mit dem Postanweisungsdienst; andere Dienstzweige der Post bestehen in den Vereinigten Staaten nicht, insbesondere gibt es dort — abgesehen davon, daß mit einer Anzahl fremder Länder, darunter auch Deutschland, ein bis jetzt im ganzen wenig bedeutender Postpaketaustausch eingerichtet ist — keinen Postpaketdienst. Wünsche in dem Sinne, daß die Postverwaltung der Vereinigten Staaten den Paketverkehr und sonstige in anderen Ländern in hoher Blüte stehende Dienstzweige in den Bereich ihrer Tätigkeit einbeziehen möchte, sind vom Publikum wiederholt geäußert worden, doch nimmt der seit vergangenem Jahre an der Spitze der Postverwaltung stehende Generalpostmeister Cortelyou dieser Frage gegenüber dieselbe ablehnende Stellung ein wie sein Amtsvorgänger. In dem Geschäftsberichte des Generalpostmeisters für 1905 heißt es hierüber: »Nicht selten wird unser Postdienst unter Hinweis auf die Posteinrichtungen anderer Länder abfällig beurteilt. Indes übersehen die meisten Kritiker die außerordentlichen Verhältnisse,

unter denen sich der Postverkehr in den Vereinigten Staaten abwickelt, nämlich die große Ausdehnung des Landes und seine weit zerstreute Bevölkerung. Angesichts der noch nicht vollendeten Einführung des Landpostdienstes, und da auch andere Maßnahmen, die auf eine Verbesserung des Postdienstes abzielen, noch nicht vollständig durchgeführt sind, erscheint es weise, sich vorerst mit den bestehenden Dienstzweigen zu begnügen. Mit anderen Worten: es erscheint zur Zeit vorteilhafter, auf Verbesserungen der vorhandenen Posteinrichtungen hinzuarbeiten, als sich mit Maßnahmen, wie Herabsetzung der Posttaxen, Einführung eines Postpaketverkehrs, Errichtung einer Postsparkasse, Vereinigung des Telegraphen- und Fernsprechdienstes mit dem Postdienst und ähnlichem mehr zu beschäftigen.« Über den Postpaketdienst im besonderen heißt es an einer anderen Stelle des Geschäftsberichts: »Einer der wichtigsten Grundsätze des Postverkehrs ist die Einheitlichkeit des Portos. Wollte man in den Vereinigten Staaten, wo die Entfernungen so groß sind, einen Inlands-Postpaketdienst mit einheitlichen Portosätzen einrichten, so müßte entweder ein hohes Porto für die Postpakete angenommen werden oder die Post würde infolge des Wettbewerbes mit den Expreßgesellschaften, die für die Paketbeförderung nach der Entfernung abgestufte Tarife festgesetzt haben, nicht auf ihre Rechnung kommen. Die Entwickelung der Dinge würde dahin führen, daß die Post, deren Einheitssätze für Pakete nach entfernt gelegenen Orten günstiger sein würden als die nach der Entfernung abgestuften Portosätze der Expreßgesellschaften, vorwiegend Pakete auf weite Entfernungen zu befördern hätte und dabei zusetzen müßte, während alle auf geringe Entfernungen zu befördernden Pakete den Expreßgesellschaften zugeführt werden würden. Ein leistungsfähiger Inlands-Postpaketdienst würde also im wesentlichen auf derselben Grundlage eingerichtet werden müssen wie der von den Expreßgesellschaften und der von den Postverwaltungen anderer Länder unterhaltene Paketdienst, auch müßten für die Inlands-Postpakete Taxen festgesetzt werden, die denen der Expreßgesellschaften entsprächen. Nach allem erscheint es zur Zeit nicht zweckmäßig, die Genehmigung des Kongresses zur Einführung eines besonderen Postpaketdienstes einzuholen. Dagegen ist neuerdings angeregt worden, die Sendungen der 3. Klasse (d. h. Drucksachen mit Ausnahme der Zeitungen, jetzige Taxe 1 Cent für je 2 Unzen) und die Sendungen der 4. Klasse (d. h. Warensendungen, jetziges Porto 1 Cent für jede Unze) zu einer Klasse mit dem einheitlichen Portosatze von 1 Cent für je 2 Unzen zu vereinigen. Alsdann würden Warensendungen bis zum Gewichte von 4 Pfund engl. (dem bisherigen Meistgewichte) mit der Briefpost für die Hälfte des bisherigen Portos, aber doch zu einem die Selbstkosten der Postverwaltung deckenden Portosatze befördert werden, und es würde dadurch die Versendung von Paketen geringen Gewichts nach vielen Orten, auf welche sich der Dienst der Expreßgesellschaften nicht erstreckt, wesentlich erleichtert werden. Sollte sich der Kongreß indes für Einführung eines Inlands-Postpaketdienstes aussprechen, so würde es zweckmäßig sein, diesen Dienst zunächst nur versuchsweise und nur in bestimmten, sorgfältig auszuwählenden Landesteilen einzurichten, um so ein Urteil über die Zweckmäßigkeit des Dienstes zu gewinnen.« Angesichts dieser Stellungnahme des Generalpostmeisters, und da die Expreßgesellschaften ihren Einfluß sicher nach wie vor gegen die Einführung eines Paketdienstes der Post geltend machen werden, ist nicht darauf zu rechnen, daß in den Vereinigten Staaten in naher Zeit ein Inlands-Postpaketdienst eingerichtet werden wird.

Ein Schmerzenskind der Unions-Postverwaltung sind seit vielen Jahren die Sendungen der 2. Tarifklasse, die Zeitungssendungen. Da diese Sen-

dungen nach den bestehenden Gesetzen teils ganz ohne Portosatz, teils zu sehr niedrigen Sätzen (1 Cent für das Pfund) befördert werden müssen, so stehen die Einnahmen, die der Postverwaltung aus den Sendungen der 2. Klasse zufließen, in einem außerordentlich ungünstigen Verhältnisse zu den Kosten, die die Beförderung dieser Sendungen verursacht. Die Bemühungen der Postverwaltung, durch strenge, genau an den Wortlaut sich haltende Auslegung und Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen über die Zeitungssendungen eine Verminderung der Zahl dieser Sendungen zu erzielen, sind zwar nicht ganz ohne Erfolg gewesen. Es ist, da sich die Gerichte im allgemeinen den von der Postverwaltung bisher erlassenen auslegenden Bestimmungen angeschlossen haben, gelungen, verschiedene ungerechtfertigte Anwendungen der Zeitungstaxe zu beseitigen. Beispielsweise ist der Mißbrauch, daß Bücher (Romane u. dgl.) in Zeitungsform gedruckt wurden, beseitigt worden, und es hat sich infolgedessen allein in New York und Chicago die Menge der gegen die Zeitungstaxe beförderten Sendungen um jährlich rund 4 Millionen Pfund vermindert; durch Beseitigung anderer Mißbräuche hat sich in New York eine Verringerung der Menge der Zeitungssendungen um weitere 16 Millionen Pfund im Jahre erzielen lassen. Trotz aller Bemühungen der Postverwaltung machen aber die Sendungen der 2. Klasse in den Vereinigten Staaten noch heute nahezu zwei Drittel der Gesamtmenge der Postsendungen aus, während sich die Einnahmen aus den Sendungen dieser Art für die Postverwaltung nur auf 4 v. H. der Gesamteinnahme stellen. Die Selbstkosten der Post für Beförderung der Zeitungssendungen veranschlagt der Generalpostmeister für 1905 auf 33,2 Millionen Dollars. Da dieser Summe Einnahmen nur in Höhe von 6,2 Millionen Dollars gegenüberstehen, so hat die Postverwaltung bei den Zeitungssendungen im letzten Jahre nicht weniger als 27 Millionen Dollars zusetzen müssen. Bei dieser Sachlage kommt der jetzige Generalpostmeister gleich seinen Amtsvorgängern zu dem Schlusse, daß eine Änderung der Bestimmungen über die Zeitungssendungen dringend erwünscht, ja notwendig sei; er fügt aber hinzu, daß jede Änderung in den Kreisen, für welche die jetzigen Vorschriften von Vorteil sind, sicher lebhaftem Widerstande begegnen werde. Trotz dieser nach den bisherigen Erfahrungen wenig ermutigenden Aussicht empfiehlt der Generalpostmeister eindringlich eine Änderung der bestehenden Taxvorschriften. Vorschläge, in welcher Richtung sich die Taxänderungen bewegen sollen, werden einstweilen nicht gemacht, doch wird mitgeteilt, daß abgesehen von den Taxen für Sendungen der 1. Klasse (Briefe und Postkarten) zur Zeit das gesamte Portotaxwesen der Postverwaltung in der Absicht, den Postverkehr auf geschäftsmäßiger Grundlage neu aufzubauen, einer eingehenden Prüfung unterzogen werde, und daß voraussichtlich in nicht ferner Zeit Vorschläge wegen minder umständlicher Klasseneinteilung der Postsendungen der Öffentlichkeit würden übergeben werden können.

Die Geschäftseinteilung bei der obersten Postbehörde in Washington ist von dem jetzigen Generalpostmeister durch eine im November 1905 erlassene Verordnung in mehrfacher Beziehung umgestaltet worden. Maßgebend war dabei der Gedanke, durch Zusammenlegung der in engeren Beziehungen zueinander stehenden Dienstzweige eine größere Einheitlichkeit der Verwaltung zu erzielen. Zu dem Zwecke sind z. B. die Personalangelegenheiten der Beamten der Orts-Postanstalten, die bisher teils durch den ersten, teils durch den vierten Hilfs-Generalpostmeister zu bearbeiten waren, ausschließlich dem ersten Hilfs-Generalpostmeister übertragen worden. Zu erwähnen sind ferner namentlich die Zuteilung des bisher dem ersten Hilfs-

Generalpostmeister unterstellten Postanweisungsverkehrs an die durch den dritten Hilfs-Generalpostmeister verwaltete Finanzabteilung der obersten Postbehörde, sodann die Abschaffung der besonderen Aufsichtsbeamten für den Landbestelldienst und die Vereinigung des gesamten Aufsichtsdienstes in den Händen der bisher nur mit der Überwachung des Dienstes bei den Orts-Postanstalten betrauten Postinspektoren. Nach der neuen Einteilung liegen dem Generalpostmeister und den vier Hilfs-Generalpostmeistern in der Hauptsache folgende Geschäfte ob.

Generalpostmeister: Obere Leitung und Überwachung des gesamten Dienstes. Ihm unterstehen auch: der Rechtsbeistand der obersten Postbehörde mit dem ihm zugeteilten Personal, der Erste Inspektor mit sämtlichen Aufsichtsbeamten, ferner alle Dienststellen, welche mit den nur die Zentralbehörde angehenden Angelegenheiten zu tun haben, also namentlich die Dienststellen, denen die Regelung der Gehalts- und sonstigen Dienstverhältnisse des Personals der obersten Postbehörde, die Instandhaltung und Sauberhaltung der Diensträume dieser Behörde, die Führung des Amtsschriftenbuchs und der Registratur usw. obliegen.

Erster Hilfs-Generalpostmeister: Regelung aller Angelegenheiten, die sich auf die Einrichtung und Aufhebung von Orts-Postanstalten, den Ortsbestelldienst und das Personal der Orts-Postanstalten beziehen.

Zweiter Hilfs-Generalpostmeister: Regelung des Postbeförderungsdienstes und der Dienstverhältnisse des in diesem Dienstzweige tätigen Personals, Beschaffung der Bahnpostwagen, Briefbeutel, Briefsäcke usw., Abschließung der Postfuhrverträge und ähnlicher Verträge sowie Regelung der Postbeziehungen zum Auslande.

Dritter Hilfs-Generalpostmeister: Regelung und Überwachung des gesamten Kassen- und Rechnungswesens der Postanstalten, des Postanweisungsverkehrs und des Einschreibdienstes, Herstellung und Vertrieb der Postwertzeichen, Erlaß der Vorschriften über die Taxen und Versendungsbedingungen für die Postsendungen.

Vierter Hilfs-Generalpostmeister: Regelung des Landbestelldienstes und der Dienstverhältnisse der Landbriefträger, Beschaffung der Ausstattungsgegenstände und Amtsbedürfnisse für die Postanstalten und Behandlung der unbestellbaren Postsendungen.

Diese neue Diensteinteilung hat sich bis jetzt gut bewährt. Namentlich ist durch sie erreicht worden, daß manche Verhandlungen zwischen den verschiedenen Abteilungen der obersten Postbehörde entbehrlich geworden sind, und daß die einzelnen Abteilungen ihre Entscheidungen infolgedessen in vielen Fällen rascher zu treffen vermögen.

Die Gehälter der Postamtsvorsteher richten sich in den Vereinigten Staaten von Amerika bei den Postämtern 1. bis 3. Klasse nach deren Bareinnahmen; eine Neufestsetzung der Gehälter findet alljährlich zum 1. Juli nach den in den vorhergehenden Monaten April bis März aufgekommenen Bareinnahmen statt. Bei den Vorstehern der Postämter 4. Klasse werden die Gehälter in ähnlicher Weise auf Grund von Aufzeichnungen festgesetzt, die die Vorsteher vierteljährlich zu führen haben, und in denen als Einnahme des Amtes die Mieten für Abholungsfächer, die Werte der auf den aufgelieferten Postsendungen entwerteten Postwertzeichen und die Erlöse aus den Papier- und Bindfadenabfällen erscheinen. Dieses Gehaltssystem hat dazu geführt, daß manche Postamtsvorsteher die Einnahmen ihres Amtes künstlich zu steigern versuchen, um sich bei der nächsten

Gehaltsregelung die Gewährung eines höheren als des bisherigen oder den Weiterbezug des bisher bezogenen Gehalts zu sichern. Die Schiebungen bestehen bei den Ämtern 1. bis 3. Klasse hauptsächlich darin, daß die Postmeister die Bewohner anderer Postorte veranlassen, bei ihnen Postwertzeichen zu kaufen; bei den Postämtern 4. Klasse kommen Regelwidrigkeiten namentlich nach der Richtung hin vor, daß die Vorsteher die Werte der abgestempelten Postwertzeichen in den vierteljährlichen Aufzeichnungen zu hoch angeben. Gegen die Mißbräuche dieser und ähnlicher Art ist die Postverwaltung schon seit Jahren mit aller Strenge vorgegangen, hat aber die Beseitigung der Unregelmäßigkeiten bisher nicht zu erreichen vermocht. Deshalb hat der Generalpostmeister im vergangenen Jahre zur Prüfung der Frage, wie dem Übel abgeholfen werden könne, eine besondere Kommission eingesetzt.

Nach den Feststellungen dieser Kommission sind allein bei Postämtern 1. bis 3. Klasse in den letzten acht Jahren beinahe 300 Fälle vorgekommen, in denen sich die Postmeister durch unlautere Machenschaften eine Erhöhung ihres Gehalts zu verschaffen gewußt haben. Es handelte sich dabei im einzelnen um Gehaltserhöhungen von 100 bis 1000 Dollars und im ganzen um rund 60 000 Dollars, die die Postverwaltung in diesen acht Jahren an ungetreue Postmeister zuviel bezahlt hat; der wirkliche Schaden der Postverwaltung ist jedoch beinahe zehnmal so groß, weil die für Gehälter der nachgeordneten Beamten, für Posthausmiete, Licht, Feuerung, Ortsbestelldienst usw. zu bewilligenden Summen in den Vereinigten Staaten nach der Höhe der Gehälter der Postamtsvorsteher bemessen zu werden pflegen und jeden 100 Dollars an Postmeistergehältern durchschnittlich 1000 Dollars an sonstigen Ausgaben der Postämter entsprechen. Die im August 1904 getroffene Anordnung, daß die Vorsteher der Postämter 1. bis 3. Klasse große Markeneinkäufe, die durch Bewohner anderer Postorte bewirkt werden, an die oberste Postbehörde melden sollen, hat die Wirkung gehabt, daß bis Ende März 1905 76 derartige Berichte eingegangen sind. Die betreffenden Beträge sind von den Einnahmen der Postämter in Abzug gebracht und es ist dadurch in einer größeren Zahl von Fällen eine durch den wirklichen Geschäftsumfang des Amtes nicht gerechtfertigte Erhöhung der Postmeistergehälter vermieden worden. Wie weit sich die bei Postämtern 4. Klasse vorgekommenen Unregelmäßigkeiten erstrecken, hat die Kommission nicht zu ermitteln vermocht; doch wird angeführt, daß im Jahre 1885/86 beinahe 1900 und in den letzten fünf Jahren in jedem Jahre durchschnittlich 500 Fälle entdeckt worden seien, in denen sich Vorsteher von Postämtern 4. Klasse durch unrichtige Aufzeichnungen höhere Gehälter verschafft haben.

Trotz der vorhandenen Übelstände kommt die Kommission zu dem Schlusse, daß eine Änderung des jetzigen Gehaltsystems nicht zu empfehlen sei, daß dieses vielmehr »besser als irgend ein anderes Gehaltsystem den zur Zeit in den Vereinigten Staaten bestehenden besonderen Verhältnissen angepaßt sei«. Soweit Postämter 4. Klasse in Frage kommen, ist die Kommission der Ansicht, daß den Unredlichkeiten und Mißbräuchen am besten durch verschärfte Kontrollen entgegengewirkt werden könne; dazu würde es freilich einer Vermehrung der Zahl der Aufsichtsbeamten bedürfen. Zur Verhütung der bei Postämtern 1. bis 3. Klasse vorgekommenen Unregelmäßigkeiten wird ein eigentümlicher Vorschlag gemacht, der dahin geht, diesen Postämtern Postwertzeichen zu liefern, auf die der Name des Postamts aufgedruckt ist. Dadurch, meint die Kommission, werde eine genaue Kontrolle ermöglicht werden, ob die zur Frankierung der Postsendungen

benutzten Postwertzeichen bei einer anderen Postanstalt als derjenigen, bei der die Sendungen zur Auflieferung kommen, gekauft sind. Im einzelnen ist die Verwirklichung des Vorschlags so gedacht, daß die 24 größten Postämter Postwertzeichen mit eingedrucktem Ortsnamen und die übrigen Postämter 1. bis 3. Klasse Postwertzeichen mit übergedrucktem Ortsnamen erhalten sollen. Es würde dann, da die bei den Postämtern 4. Klasse abgesetzten, nach wie vor ohne Ortsnamen zu liefernden Postwertzeichen nur 15 v. H. des Gesamtverbrauchs ausmachen, weitaus der größte Teil der Postwertzeichen mit ein- oder aufgedrucktem Ortsnamen in Verkehr kommen, und es würde in den Vereinigten Staaten außer den Postwertzeichen ohne Ortsnamen so viele Arten von Postwertzeichen mit Ortsnamen geben, als Postämter 1. bis 3. Klasse vorhanden sind, also nach dem gegenwärtigen Stande nicht weniger als 5653 Arten. Die durch die vorgeschlagene Maßnahme erwachsenden Mehrkosten sind auf rund 70000 Dollars veranschlagt. Eine Entscheidung über den Vorschlag hat der Generalpostmeister noch nicht getroffen. Andere Vorschläge der Kommission gehen dahin, daß bei etwaigen Unregelmäßigkeiten nicht mehr, wie bisher, nur die Postmeister, sondern auch die beteiligten nachgeordneten Beamten zur Verantwortung gezogen, ferner, daß die Namen der wegen solcher Unregelmäßigkeiten entlassenen Beamten in den monatlichen Nachträgen zum »Postal Guide« veröffentlicht werden sollen.

Der Ortsbestelldienst ist in den Vereinigten Staaten in den letzten Jahren etwas stiefmütterlich behandelt worden. Von den mehr als 68000 Unions-Postanstalten haben nur 1144 Ortsbestelleinrichtungen. Im allgemeinen ist der Ortsbestelldienst auf solche Städte beschränkt, die mehr als 10000 Einwohner haben oder mehr als 10000 Dollars Posteinnahmen aufbringen. Vor einigen Jahren war geplant, den Ortsbestelldienst auf alle Orte mit mehr als 5000 Einwohnern oder mehr als 5000 Dollars Posteinnahmen auszudehnen; doch ist ein Gesetz in diesem Sinne nicht zustande gekommen und schon seit einigen Jahren ist von dem Plane in den Geschäftsberichten des Generalpostmeisters nicht mehr die Rede. Die Ausgaben der amerikanischen Postverwaltung für Unterhaltung der Ortsbestelleinrichtungen haben 1905 nicht ganz 21 Millionen Dollars ausgemacht; die Zahl der Ortsbriefträger beträgt 21778.

Im Gegensatze zu den Ortsbestelleinrichtungen erfreut sich der Landbestelldienst, wie schon aus den oben mitgeteilten Zahlen über das Anwachsen der Aufwendungen für diesen Dienstzweig hervorgeht, der ganz besonderen Fürsorge der Unions-Postverwaltung. In den Jahren von 1903 bis 1905 ist die Zahl der Landpostrouten von 15119 auf 32055 vermehrt, also mehr als verdoppelt worden; weitere 4200 Landpostrouten sind vom Ende des Geschäftsjahrs bis zur Erstattung des Geschäftsberichts, d. h. von Anfang Juli bis Anfang Dezember 1905, hinzugetreten, und viele Tausende von Gesuchen wegen Einführung des Landbestelldienstes harrten zu diesem Zeitpunkte noch der Erledigung. Die amerikanischen Landbriefträger sind durchweg mit Pferd und Wagen ausgerüstet, und ihre Tagesleistung beträgt im allgemeinen 24 Meilen (38,6 km). Soweit aus früheren Jahren kürzere Landpostrouten bestehen, ist die Postverwaltung darauf bedacht, sie nach und nach zu verlängern. Voraussetzung für die Einrichtung eines Landbestelldienstes ist, daß der Landbriefträger auf seiner Fahrt Sendungen für wenigstens 100 Familien zu bestellen hat. Doch wird hiervon in wenig bevölkerten Gegenden öfter abgewichen. Auch von der Regel, daß die Landbestellung an jedem Wochentag ausgeführt werden soll, finden in dünn bevölkerten Gegenden Ausnahmen statt. Im Zusammenhange mit

dem Ausbaue des Landpostdienstes wird alljährlich eine größere Zahl kleiner Postanstalten als entbehrlich aufgehoben. In welchem Umfange dies geschieht, ergibt sich daraus, daß die Gesamtzahl der Postanstalten, die 1901 76945 betrug, inzwischen, obwohl mehrere Hundert neue Postanstalten hinzugetreten sind, auf 68131 zurückgegangen ist. Außer durch Einrichtung und Ausbau des Landbestelldienstes hat sich die Postverwaltung der Vereinigten Staaten übrigens eine Verbesserung der Posteinrichtungen des platten Landes in den letzten Jahren auch noch in einer anderen Richtung angelegen sein lassen, nämlich dadurch, daß sie bei Erneuerung von Postfuhrverträgen die Postfuhrunternehmer verpflichtet hat, die Bedienung der an den Poststraßen aufgestellten Privat-Briefkasten zu übernehmen. Solche Briefkasten können von den in der Nähe einer Poststraße wohnenden Landbewohnern an der Poststraße aufgestellt werden. Sache des Führers des auf dieser Straße verkehrenden Postfuhrwerks ist es alsdann, die ihm vom Postamt übergebenen, für die Inhaber der Briefkasten, u. U. auch für deren Nachbarn, bestimmten Briefsendungen in die Briefkasten einzulegen und die von den Inhabern in die Briefkasten gelegten abzusendenden Briefsendungen daraus zu entnehmen und zum nächsten Postamte zu bringen. Die Einrichtung wird von den beteiligten Kreisen gern benutzt. Ende 1905 waren an den 17121 Postrouten, auf denen fahrende Posten verkehren, nicht weniger als 112679 Privat-Briefkasten aufgestellt, und diese dienten zur Niederlegung der Postsachen für 162687 Familien.

Die Länge der Eisenbahnpostkurse stellt sich in den Vereinigten Staaten zurzeit auf 200965 Meilen (323352 km); zur Postbeförderung werden 3064 Bahnstrecken benutzt. Bahnposten verkehren auf 1496 Strecken. Das Bahnpostpersonal besteht aus 12474 Köpfen; Bahnpostwagen oder für Postzwecke eingerichtete Abteile von Eisenbahnwagen sind 4436 vorhanden. Die Bahnpostwagen und Postabteile sind Eigentum der Eisenbahnen und werden von diesen gegen bestimmte Vergütungen, deren Gesamtbetrag im Jahre 1905 5,7 Millionen Dollars ausgemacht hat, an die Postverwaltung überlassen. Der Bau der Bahnpostwagen ist Sache der Eisenbahngesellschaften; doch haben diese die Wagen nach den von der Postverwaltung entworfenen Zeichnungen herstellen zu lassen, auch überwacht die Postverwaltung die Ausführung der Arbeiten und nimmt nur solche Wagen in Benutzung, die von ihr geprüft und gut befunden worden sind. Ein ganz aus Stahl hergestellter Bahnpostwagen ist im vergangenen Jahre versuchsweise auf der Strecke New York–Salamanca eingestellt worden und verkehrt dort noch jetzt. Bis jetzt hat der Wagen die von der Postverwaltung und der Eisenbahngesellschaft auf ihn gesetzten Erwartungen erfüllt, und es sind daher auch andere Eisenbahngesellschaften ermächtigt worden, versuchsweise ganz aus Stahl hergestellte Bahnpostwagen zu bauen. Ein abschließendes Urteil über die stählernen Bahnpostwagen läßt sich jedoch, wie der Generalpostmeister in seinem Geschäftsberichte hervorhebt, noch nicht bilden, weil der im Betriebe stehende Wagen noch keinem Zusammenstoß oder sonstigem Unfall ausgesetzt gewesen ist, und seine Widerstandsfähigkeit gegen äußere Einwirkungen somit noch nicht hat erprobt werden können. Bemerkenswert ist, daß die Postverwaltung für die ganz aus Stahl erbauten Wagen Türen aus Holz verlangt, damit bei Unglücksfällen zur Rettung der Beamten und der Postladung ein Ausgang aus den Wagen nötigenfalls durch Einschlagen der Türen hergestellt werden kann.

Die Zahl der Bahnpostbeamten, die in den Vereinigten Staaten bei Eisenbahnunfällen zu Schaden kommen, ist leider nach wie vor sehr groß. Im Jahre 1905 haben bei solchen Anlässen 12 Beamte den Tod gefunden,

9 weniger als im Jahre zuvor. Dagegen hat die Zahl der schwer und leicht verwundeten Beamten (1905 125 und 386) gegenüber dem Jahre 1904 (90 und 348) erheblich zugenommen. Angesichts der Gefährlichkeit des Bahnpostbetriebs wird es von dem beteiligten Personal als sehr drückend empfunden, daß es noch immer an einer gesetzlichen Handhabe fehlt, die Beamten, die infolge von Eisenbahnunfällen ganz oder zum Teil dienstunfähig geworden sind, für den damit verbundenen Einnahmeausfall zu entschädigen. Dasselbe gilt auch für Bahnpostbeamte, die, wie es häufig vorkommt, infolge der mit dem Bahnpostdienste verbundenen Anstrengungen vorzeitig dienstunfähig geworden sind. Alle diese Beamten müssen, wenn sie nicht etwa noch auf leichteren Nebenkursen verwandt werden können, einfach aus dem Dienste entlassen werden, und die einzige Vergünstigung, die die Postverwaltung ihnen zu gewähren in der Lage ist, besteht darin, daß sie ihnen zunächst einen einjährigen Krankheitsurlaub mit Weiterbezug des Gehalts bewilligen kann. Dadurch wird zwar manchem der Übergang in einen anderen Beruf erleichtert; aber nur zu oft befinden sich die Beamten, wenn sie nach Ablauf des Jahres ohne Pension aus dem Dienste scheiden müssen, in bitterer Notlage, namentlich dann, wenn sie wegen schwerer Verletzungen auch für andere Berufe nicht mehr taugen. Der von dem Leiter des Bahnpostdienstes, dem General Superintendent of railway mail service, schon seit Jahren gemachte Vorschlag, es solle unter Aufsicht der Postverwaltung eine Pensionskasse für die Bahnpostbeamten in der Weise gebildet werden, daß die Beamten fortlaufend 4 v. H. ihres Diensteinkommens in die Kasse einzahlen und dafür im Falle der Dienstunfähigkeit $^{3}/_{4}$ des zuletzt bezogenen Gehalts als Ruhegehalt beziehen, hat sich leider noch nicht verwirklichen lassen.

Außer für Hergabe der Bahnpostwagen hat die Postverwaltung an die Eisenbahnen noch Vergütungen für Beförderung der Postsachen zu zahlen. Für diese Zahlungen sind durch ein Gesetz vom Jahre 1873 gewisse Höchstsätze festgesetzt, und zwar: 50 Dollars für jede im Jahre zurückgelegte Meile, wenn auf der Strecke täglich im Durchschnitte 200 Pfund englisch befördert werden, 75 Dollars bei täglich 500 Pfund, 100 Dollars bei 1000 Pfund, 125 Dollars bei 1500 Pfund, 150 Dollars bei 2000 Pfund, 175 Dollars bei 3500 Pfund, 200 Dollars bei 5000 Pfund und je 25 Dollars mehr für jede weiteren 2000 Pfund. Diese Sätze sind 1876 um 10 v. H. und 1878 um weitere 5 v. H. ermäßigt worden, bestehen aber im übrigen noch heute zu Recht. Die Ermittelung der an die einzelnen Eisenbahngesellschaften zu zahlenden Summen findet auf Grund von Gewichtsfeststellungen statt, die alle 4 Jahre, und zwar in jedem Jahre für den vierten Teil der Bahnen, wiederholt werden. Im Jahre 1905 hat die Postverwaltung an die Eisenbahnen für Beförderung der Postsendungen nahezu 40 Millionen Dollars zu zahlen gehabt. Dieser Betrag macht einen hohen Prozentsatz (24 v. H.) der gesamten Ausgaben der Unions-Postverwaltung aus, und es ist daher erklärlich, daß im Publikum und in der Presse häufig die Frage laut geworden ist, ob nicht eine Ermäßigung der von der Post an die Eisenbahnen zu zahlenden Summen angängig sei. Mit bezug hierauf bemerkt der Generalpostmeister im Geschäftsberichte für 1905, daß vor nicht langer Zeit eine vom Parlament eingesetzte, aus 4 Senatoren und 4 Mitgliedern des Repräsentantenhauses bestehende Kommission diese Frage eingehend geprüft, sich aber »nach sorgfältiger Abwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse und in Berücksichtigung der von den Eisenbahnen im Interesse der Post geleisteten Dienste« dahin ausgesprochen habe, »daß die jetzt an die Eisenbahnen für Beförderung der Postsendungen gezahlten Vergütungen

nicht zu hoch seien, und daß daher eine Herabsetzung der Vergütungen nicht empfohlen werden könne«. Der Generalpostmeister seinerseits hält den gegenwärtigen Stand der Dinge nicht für befriedigend und hat daher Ermittelungen eingeleitet, die die Grundlage für weitere Erwägungen bezüglich der an die Eisenbahnen zu zahlenden Entschädigungen bilden sollen. Über die Richtung, in der sich diese Erwägungen bewegen werden, heißt es in dem Geschäftsbericht: »Es ist darauf hingewiesen worden, und es erscheint ernster Erwägung wert, daß an den Kosten der Postsachenbeförderung auf den Eisenbahnen wesentliche Ersparnisse würden erzielt werden können, wenn die Post schwerere Zeitungen und Warensendungen in der Regel als Eilfracht (by fast freight) statt wie bisher mit allen Postzügen (by fast mail) zur Versendung bringen und letzte Versendungsart für diese Sendungen nur gegen Zahlung von Zuschlagtaxen anwenden würde.«

Rohrpostanlagen besitzt die amerikanische Postverwaltung zur Zeit in New York, Brooklyn, Boston, Chicago, Philadelphia und St. Louis. Diese Rohrpostanlagen, die zur Zeit eine Ausdehnung von 26 Meilen haben und nach Vollendung der noch nicht ganz fertigen Anlagen in New York, Philadelphia und St. Louis eine solche von 51 Meilen haben werden, sind sämtlich für die Beförderung umfangreicher Briefposten eingerichtet; der Durchmesser der Rohre beträgt 8 Zoll (68 cm). Die Rohrpostnetze sind von Privatgesellschaften angelegt und von der Post gegen Vergütungen angemietet, deren Gesamtbetrag sich nach Fertigstellung aller Netze auf 822 191 Dollars im Jahre belaufen wird. Die zwischen der Postverwaltung und den Gesellschaften abgeschlossenen Verträge beruhen auf einem Gesetze vom Jahre 1902, das der Postverwaltung die Genehmigung zum Betriebe der Rohrpostanlagen unter der Bedingung erteilt, daß die Kosten höchstens 4 v. H. der Posteinnahmen des betreffenden Ortes ausmachen, und daß eine aus wenigstens drei erfahrenen Postbeamten bestehende Kommission nach eingehender Prüfung einhellig die Errichtung der Anlagen befürwortet. In den genannten sechs Orten bleiben die Kosten für Anmietung der Rohrpostanlagen durchweg hinter dem im Gesetze vorgesehenen Höchstbetrage zurück. Die Rohrpostanlagen dienen teils zur Beförderung der Sendungen zwischen dem Hauptpostamt und den Bahnhöfen, teils, und zwar in immer steigendem Umfange, zur Beförderung der Postsachen zwischen dem Hauptpostamt und den Stadtpostanstalten. Die mit der neuen Beförderungsart gemachten Erfahrungen sind durchweg recht günstig gewesen; überall hat die Benutzung der Rohrpost eine wesentliche Beschleunigung in der Überkunft der Sendungen zur Folge gehabt. Wie sehr diese Beschleunigung ins Gewicht fällt, hat eine unlängst in New York vorgekommene längere Unterbrechung des Rohrpostbetriebs gezeigt. Die damals als Ersatz für die Rohrpostbeförderung eingerichteten Stadtpostfahrten haben, was Pünktlichkeit und Schnelligkeit der Beförderung anlangt, nicht entfernt dasselbe wie die Rohrpost zu leisten vermocht. Die guten Erfahrungen haben die Postverwaltung veranlaßt, der Frage einer Ausdehnung des Rohrpostbetriebs näher zu treten, und die angestellten Ermittelungen haben zu dem Ergebnisse geführt, daß die Verwaltung für 1907 die Bewilligung von Mitteln beantragt, die eine Erweiterung der meisten bestehenden Netze und die Errichtung neuer Rohrpostnetze in Baltimore, Cincinnati, Kansas City, Pittsburg und San Francisco ermöglichen sollen. Nach Fertigstellung aller dieser Netze werden die Rohrpostanlagen in den Vereinigten Staaten insgesamt etwas über 75 Meilen ausmachen und eine Jahresausgabe von etwas mehr als 1¼ Millionen Dollars erfordern. Die

New Yorker Rohrpost wird dann 25,5 Meilen und diejenige Chicagos 17,7 Meilen umfassen. Von den übrigen Anlagen sind diejenigen in Philadelphia mit 7,6 Meilen und in Boston mit 6,9 Meilen die ausgedehntesten, während die übrigen sieben Netze eine Ausdehnung von 1,5 bis 4 Meilen haben werden. Die günstigen Ergebnisse des Rohrpostbetriebs haben schon öfter die Frage auftauchen lassen, ob die Postverwaltung nicht gut tue, die Anlagen anzukaufen. Der Generalpostmeister steht diesem Gedanken zwar im allgemeinen sympatisch gegenüber, ist aber der Ansicht, daß die wenigen Jahre seit Inbetriebnahme der Anlagen noch nicht ausreichen, um sich über deren Leistungsfähigkeit ein abschließendes Urteil zu bilden.

Die Gesamtmenge der aus den Vereinigten Staaten zur See nach anderen Ländern beförderten Postsendungen hat 1905 717 Millionen kg Briefe und Postkarten und 5035 Millionen kg anderer Sendungen ausgemacht. Auf den transatlantischen Verkehr entfallen davon 594 und 3183 Millionen kg = 82,87 und 63,22 v. H. der Gesamtmenge. Im einzelnen sind beim transatlantischen Verkehr England, Deutschland und Frankreich besonders stark beteiligt, und zwar kommen auf England bei den Briefen und Postkarten 29,73 v. H. und bei den anderen Sendungen 36,99 v. H., auf Deutschland 13,36 und 19,06 v. H. und auf Frankreich 7,20 und 9,61 v. H. aller Sendungen. Zur Beförderung der Postsachen zur See nach anderen Ländern bedient sich die Unions-Postverwaltung teils amerikanischer, teils fremder Schiffe. Im einzelnen ist über die den verschiedenen Schiffsgesellschaften aus Postmitteln zufließenden Vergütungen folgendes zu sagen.

Subventionsverträge darf die amerikanische Postverwaltung nur mit amerikanischen Schiffsgesellschaften abschließen; die Verträge werden nach öffentlicher Ausschreibung auf die Dauer von 5 bis 10 Jahren abgeschlossen. Die zu subventionierenden Schiffe müssen in den Vereinigten Staaten erbaut sein, Amerikanern gehören, amerikanische Offiziere und wenigstens zum Teil amerikanische Mannschaft besitzen. Sie sind nach den neusten Typs aus bestem Material zu erbauen, mit modernen Einrichtungen zu versehen und so einzurichten, daß sie im Kriege als Hilfskreuzer verwandt werden können. Je nach der Geschwindigkeit und der Raumgröße werden die subventionierten Schiffe in vier Klassen eingeteilt, und zwar gelten Schiffe

mit einer Geschwindigkeit von wenigstens	und einem Raumgehalte von wenigstens	als Schiffe
20 Knoten	8 000 Tonnen	erster Klasse,
16 -	5 000 -	zweiter -
14 -	2 500 -	dritter -
12 -	1 500 -	vierter - .

Die subventionierten Schiffe haben bestimmte, vertragsmäßig festgesetzte Fahrten regelmäßig zurückzulegen und erhalten je nach der Klasse für jede in der Richtung aus den Vereinigten Staaten zurückgelegte Meile Vergütungen von 4, 2, 1 und $^2/_3$ Dollars. In diesen Vergütungen, die beim Ausfallen von Fahrten entsprechend gekürzt werden, ist die Entschädigung für Beförderung der Postsachen einbegriffen. Subventionsverträge bestehen zur Zeit für den transatlantischen Dienst mit der International Mercantile Marine Company, deren Schiffe zwischen New York und Southampton verkehren, für den transpazifischen Dienst mit der Oceaniclinie, die den Verkehr zwischen San Francisco und Australien vermittelt, ferner mit verschiedenen Linien, deren Schiffe Fahrten zwischen Häfen der Vereinigten

Staaten einerseits und mexikanischen, kubanischen und westindischen Häfen anderseits ausführen.

Nicht subventionierte amerikanische Schiffe können für Beförderung der Postsachen Vergütungen erhalten, die der Summe des Seeportos (d. h. der im Weltpostvertrage vorgesehenen Seetransitgebühren) und des amerikanischen Inlandsportos gleichkommen; an fremde Schiffe dürfen dagegen nur die Seetransitgebühren gezahlt werden. Diesen Bestimmungen entsprechend erhalten amerikanische nicht subventionierte Schiffe 1 Dollar 60 Cents für das Pfund Briefe und Postkarten und 8 Cents für das Pfund anderer Sendungen, fremde Schiffe dagegen nur 44 und $4^{1}/_{2}$ Cents für das Pfund (d. h. 5 Fr. und 50 Ct. für ein Kilogramm) vergütet.

Der Gesamtbetrag der von der Unions-Postverwaltung an Schiffsgesellschaften gezahlten Vergütungen für Beförderung der aus den Vereinigten Staaten herrührenden Briefsendungen hat 1905 nicht ganz $2^{1}/_{2}$ Millionen Dollars betragen. Im einzelnen sind gezahlt worden:

im transatlantischen Dienste an				
subventionierte amerikanische Schiffe	662 688	Dollars		
nicht subventionierte amerikanische Schiffe	179	-		
fremde Schiffe	617 691	-	1 280 558	Dollars
im transpazifischen Dienste an				
subventionierte amerikanische Schiffe	299 862	-		
nicht subventionierte amerikanische Schiffe	141 180	-		
fremde Schiffe	31 078	-	472 120	-
für Beförderung nach anderen Teilen Amerikas an				
subventionierte amerikanische Schiffe	426 951	-		
nicht subventionierte amerikanische Schiffe	95 898	-		
fremde Schiffe	79 886	-	602 735	- .

An den im transatlantischen Dienste an nicht amerikanische Schiffe geleisteten Zahlungen ist der Norddeutsche Lloyd mit 168 931 Dollars und die Hamburg-Amerika Linie mit 64 439 Dollars beteiligt. Die Schiffe dieser Deutschen Gesellschaften haben, wie schon seit Jahren, so auch im letzten Jahre die höchsten Geschwindigkeiten aufzuweisen gehabt. Die durchschnittliche Dauer der Beförderung von New York nach London hat bei den deutschen Schiffen im Jahre 1904 betragen: 149,5 Stunden (Kaiser Wilhelm II), 150,6 (Deutschland), 150,9 (Kronprinz Wilhelm) und 152,5 (Kaiser Wilhelm der Große). Dagegen sind die Postsachen von den vier schnellsten englischen Schiffen (Campania und Lucania der Cunard Linie sowie Oceanic und Majestic der White Star Linie) durchschnittlich in 167,6, 168,7, 175,9 und 185,2 Stunden von New York nach London befördert worden und von den vier schnellsten amerikanischen Schiffen (Philadelphia, St. Louis, New York und St. Paul) durchschnittlich in 177,6, 178,9, 179,8 und 181,5 Stunden.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Über den Postkongreß in Rom wird in der »Nuova Antologia«, einer daselbst erscheinenden Rundschau für Literatur, Wissenschaften und Kunst, von ihrem Leiter, dem Deputierten Maggiorino Ferraris, ein Aufsatz mit der Überschrift: »Il Congresso Postale Internazionale a Roma« veröffentlicht.

»Mir schien es, als ob die lichte Seele H. v. Stephans das Kapitol umschwebte, als am Samstag (7. April) um 7 Uhr morgens in Gegenwart des erlauchten Herrscherpaars, des Bürgermeisters von Rom und des Ministers der Posten der 6. Weltpostkongreß feierlich eröffnet wurde.« Mit diesen Worten und mit einigen Ausführungen über den Weltpostverein im allgemeinen beginnt der Verfasser seine Abhandlung in voller Würdigung der zielbewußten, vorbereitenden Tätigkeit des verewigten Staatssekretärs von Stephan auf dem Gebiete der internationalen Regelung des Postverkehrs, die das Zustandekommen des ersten Weltpostkongresses in Bern im Jahre 1874 ermöglichte. Er schildert die Ergebnisse und Erfolge der früheren Kongresse und geht dann zu den Aufgaben des gegenwärtig tagenden Kongresses über, indem er die zur Beratung stehenden Vorschläge der einzelnen Postverwaltungen aufzählt, soweit sie größere Kreise des Publikums interessieren. Die Einführung des schon so häufig und von vielen Seiten geforderten »Briefes mit bezahlter Antwort« hält der Verfasser für schwierig. Eine Abrechnung zwischen der Aufgabe- und der Bestimmungsverwaltung würde sich recht umständlich gestalten. Wollte man aber ganz auf die Abrechnung verzichten und heimische Wertzeichen mitversenden lassen, so würde das finanzielle Interesse des Bestimmungslandes geschädigt werden. Bis zur Lösung des Problems der »Weltpostmarke« schlägt er deshalb vor, durch die Zugführer der Eisenbahnzüge an den Landesgrenzen, durch das Personal der internationalen Speise- und Schlafwagen-Gesellschaften sowie durch die Bahnhofswirte an der Grenze ausländische Wertzeichen verkaufen zu lassen.

Warm befürwortet der Verfasser die portugiesischerseits beantragte Ermäßigung des internationalen Drucksachenportos von 5 auf $2^1/_2$ Centimen für je 50 g, weil hierdurch seinen ausgewanderten Landsleuten der Bezug der Zeitungen erleichtert und im allgemeinen Interesse kulturellen Fortschritts der internationale Bücheraustausch gefördert werden würde. Mindestens aber fordert er für sein Vaterland den Abschluß von Sonderabkommen mit den Nachbarländern zur Erzielung niedrigerer Drucksachentarife, wie sie z. B. im Verkehre zwischen Deutschland einerseits und Österreich-Ungarn und Luxemburg anderseits bestehen.

Auch für eine Herabsetzung des internationalen Portos für Ansichtspostkarten tritt er ein: 5 Centimen für jede solche Karte unter der Bedingung, daß nur das Wort »Gruß« oder »Glückwunsch« sowie der Name und die Wohnung des Absenders — und zwar der leichteren Kontrolle wegen — auf der Vorderseite der Karte angegeben werden. Schließlich spricht er den Wunsch aus, daß die Weltpostkongresse der Zukunft ihren Wirkungskreis auf die Gebiete des Telegraphen- und Fernsprechwesens ausdehnen möchten, um auch hier für den Verkehr und die Einheitlichkeit der Tarife gleich segensreiche Erfolge zu zeitigen.

An diese Ausführungen knüpft der Verfasser Betrachtungen über die beiden größten Reformatoren des Postwesens, Rowland Hill und Heinrich

von Stephan. Unter Vorausschickung biographischer Daten entwickelt er ihre Ideen und deren Umsetzung in die Praxis. Er charakterisiert das Wirken und Wesen der beiden Männer in sympathischer Weise: Sir Rowland Hill, den Urheber des Penny-Portosystems, als den klugen Rechner und Finanzmann, den praktischen Engländer; Heinrich von Stephan, den genialen Schöpfer und Organisator der Weltpost, als Typus eines Vertreters des deutschen Beamtentums, der als rastlos tätiger, hochgebildeter Diener des Staates in treuer Pflichterfüllung durch geduldige Arbeit fast ein halbes Jahrhundert hindurch zur Größe seines Vaterlandes in hervorragendem Maße beigetragen hat.

Mit einer herzlichen Begrüßung des tagenden Kongresses schließt der fesselnd und fachkundig geschriebene interessante Aufsatz.

Bestimmungen für den funkentelegraphischen Verkehr in Italien. Die italienische Regierung hat den funkentelegraphischen Verkehr an ihren Küsten durch Erlaß bestimmter Vorschriften geregelt. Wir geben ihren wesentlichen Inhalt in Anlehnung an eine Veröffentlichung des Reichs-Marineamts in den »Nachrichten für Seefahrer« nachstehend wieder. Die Vorschriften gelten nur für Küsten- und Schiffsstationen, die mit Marconi-Apparaten ausgerüstet sind. Dies hat seinen Grund in der der Marconi-Gesellschaft in Italien eingeräumten Monopolstellung.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Die für den Handelsverkehr geöffneten Küsten-Funkentelegraphenstellen der italienischen Marine sind folgende:

Kap Mele, Palmaria, Campo alle Serre, Ponza, Asinara, Kap Sperone, Monte San Giuliano (Trapani), Fort Spuria, Cozzo Spadaro, Santa Maria di Leuca, Vieste, Monte Capuccini und Venedig (Arsenal).

Die größte Reichweite der Stationen beträgt etwa 70 Sm. (rund 130 km), doch darf der Austausch von Mitteilungen mit Handelsschiffen oder fremden Kriegsschiffen erst auf 45 Sm. (rund 85 km) beginnen oder muß hier aufhören, ausgenommen in Fällen von Seenot oder Dringlichkeit. Die Dienstzeit der Küstenstationen reicht von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang.

Die Schiffe haben, sobald sie mit einer Küstenstation in Verbindung getreten sind, ihren Abstand von der Station in Seemeilen mitzuteilen. Sie können aus eigenem Antrieb oder müssen auf Verlangen die Peilung der Küstenstation oder ihre geographische Position angeben. Im letzten Falle muß die Länge nach Greenwich gegeben werden.

Das Marineministerium behält sich vor, den Funkentelegraphenverkehr für Private einzustellen, sobald es ihm angebracht scheint, wird dann aber dem Ministerium für Post und Telegraphie zur Mitteilung an die Interessenten sofort davon Kenntnis geben.

Die Küstenstationen sind verpflichtet, auf Verlangen den Schiffen mit einer Dienstnachricht die etwa von der meteorologischen Zentralstelle eingegangenen Voraussagungen schlechten Wetters mitzuteilen.

Die an Schiffe gerichteten Funkentelegramme haben die Bezeichnung M M.

Die Uhren der Stationen gehen nach der bei der Staatstelegraphie eingeführten M. E. Z. des Meridians 15° O. Die Küstenstationen müssen diese Zeit bei Beginn der Mitteilungen übermitteln.

Die zwischen den Küstenstationen und eigenen oder fremden Handelsschiffen gewechselten Funkentelegramme unterliegen dem Tarife des fest-

ländischen Telegraphennetzes des Staates, den sie durchlaufen müssen; außerdem sind für jedes Wort nach der Funkentelegraphentaxe 60 Centesimi zu entrichten.

Die Gebühren sind vom Absender zu zahlen.

B. Anruf von Schiffen in Seenot.

Ein Schiff in Seenot, das Hilfe verlangt, macht das Signal C Q D zwei- oder dreimal nacheinander mit wenigen Sekunden Zwischenzeit und wendet bei der Übermittelung die größte mögliche Energie an.

Erhält es sofort Antwort, so wiederholt es das Signal C Q D und gibt dann den Anruf der Station, die geantwortet hat, und danach den eigenen. Darauf folgen die nötigen Mitteilungen, vor allem genaue und bündige Angaben über den Ort des Schiffes, über die Art der Havarie und die verlangte Hilfe.

Erhält es keine Antwort, so wiederholt es in derselben Weise das Signal C Q D eine Minute lang, schaltet dann eine Minute hindurch auf Empfang und fährt so fort, bis es Antwort erhält.

Wird das Signal C Q D außer im Falle von Seenot gemacht, so werden die Schuldigen streng zur Verantwortung gezogen werden.

Eine Funkentelegraphenstelle, die das Signal C Q D empfängt, muß sofort mit dem eigenen Anruf und darauf folgendem K antworten.

Sobald eine Station geantwortet hat, müssen alle anderen im Aktionsbereiche des Schiffes liegenden Stationen versuchen, die Mitteilungen zwischen dem Schiffe und der Station, die geantwortet hat, zu verfolgen. Merkt eine Station, die die Signale gut erhält, daß die Mitteilung mit Schwierigkeit vor sich geht, so benutzt sie den ersten günstigen Augenblick, um dem Schiffe einen Anruf mit folgendem K zu machen. Diese Pflicht hat die Station, die sich für die dem Schiffe in Not nächste hält, sobald dies seinen Ort und seinen Abstand von der Station angegeben hat, die zuerst antwortete. Letzte darf nicht versuchen, die Verbindung aufrecht zu erhalten, wenn die Mitteilungen nicht normal und gut fortschreiten, sei es infolge von Störungen, zu großem Abstand oder aus anderen Gründen.

Wenn der Empfänger schlechten Empfang infolge Zwischenkommens fremder Zeichen bemerkt, und festgestellt ist, daß diese nicht durch zu empfindliche Einstellung des Empfangapparats oder durch falsche Schaltung, sondern durch atmosphärische Störungen hervorgerufen werden, so übermittelt er das Wort Störungen dreimal wiederholt oder das Signal ... —— ... (V S). Sind mehrere Stationen in der Lage, zu empfangen, so läßt man dem Signal den eigenen Anruf vorangehen. Auf dieses Signal wiederholt der Mitteilende den Anruf mit größerer Energie. Wenn es möglich ist, muß gewartet werden, bis der Abstand geringer geworden ist.

Zur Frage der Haftpflicht des Tierhalters hat das Reichsgericht unterm 18. Dezember 1905 eine beachtenswerte Entscheidung getroffen. Nach § 833 des B. G. B. ist bekanntlich, wenn durch ein Tier ein Mensch getötet oder der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt, oder eine Sache beschädigt wird, derjenige, welcher das Tier hält, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. In dem der letztinstanzlichen Entscheidung unterbreiteten Falle hatte ein Postreisender den linken Arm gebrochen, als der Postwagen, in welchem er fuhr, infolge Scheuens des Handpferdes umstürzte. Der Posthalter als Tierhalter im Sinne des § 833 B. G. B. war von dem Verletzten auf Schadens-

ersatz verklagt worden, hatte aber die Sache durch alle Instanzen gehen lassen, weil er behauptete, daß das Umstürzen des Wagens nicht mit dem Scheuen des Pferdes in ursächlichem Zusammenhange gestanden habe. Das Pferd war nämlich scheu geworden, als einige Raben über die Straße und über das die nebenanliegenden Wiesen bedeckende Wasser flogen. Durch den Flug der Vögel und den Widerschein im Wasser erschreckt, hatte das Pferd einen Seitensprung gegen den Straßenrand hin gemacht. Der Kutscher hatte das Pferd, damit es nicht die Böschung hinabrenne, mit dem Zügel zurückgerissen; dabei hatten sich die Vorderräder des Wagens nach der Straßenrichtung hin gedreht, die Hinterräder dagegen waren auf der abschüssigen, mit Glatteis überzogenen Straße ins Rutschen gekommen und der Wagen die Böschung hinab- und umgestürzt. Der Beklagte behauptete nun, das Umstürzen des Wagens sei nicht durch das Tier, durch das Scheuen des Pferdes, sondern erst dadurch bewirkt worden, daß eine Reihe von Umständen hinzugetreten sei, für die ihn, den Beklagten, nicht die Verantwortung treffe. Dadurch, daß der Postillion das Pferd mit dem Zügel herumgerissen habe, sei der Wagen schräg zu stehen und infolge des Glatteises ins Rutschen gekommen, es sei also Kläger nicht durch das Pferd verletzt worden. Demgegenüber stellte sich das Reichsgericht auf den Standpunkt, daß der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Scheuen des Pferdes und dem Um- oder Abstürzen des Wagens nicht dadurch unterbrochen oder ausgeschlossen sei, daß der Kutscher, um den drohenden Um- oder Absturz zu verhindern, das scheu gewordene Pferd zurückgerissen, gerade hierdurch aber ihn herbeigeführt habe. »Von den Umständen«, so heißt es in der Urteilsbegründung, »die in ihrem Zusammenwirken den Absturz des Wagens herbeiführten, sind rechtlich nur zwei von Belang, das Verhalten des Pferdes und das Eingreifen des Kutschers. Das Fliegen der Vögel und die Glätte der Straße sind rechtlich nicht von Bedeutung; denn die Annahme des Berufungsgerichts, durch die fliegenden Vögel und die Spiegelung im Wasser sei kein unwiderstehlicher Zwang auf das Pferd ausgeübt worden, ist nicht zu beanstanden; auch ist unstreitig, daß weder das Auffliegen der Vögel noch der Zustand der Straße die Verantwortlichkeit irgend einer Person zu begründen vermöchte. Was aber das Verhalten des Pferdes und das Eingreifen des Kutschers betrifft, so ist richtig, daß nach der Feststellung des Berufungsgerichts der Absturz des Wagens nicht erfolgte, als das Pferd gegen den Straßenrand hinsprang, daß vielmehr der Unfall erst eintrat, als der Kutscher das Pferd zurückhielt und zu einer rückwärtigen Bewegung nötigte. Allein das Eingreifen des Kutschers hat den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Scheuen des Pferdes und dem Abstürzen des Wagens nicht unterbrochen oder ausgeschlossen; denn nach der Feststellung des Berufungsgerichts war das Eingreifen des Kutschers durch das Scheuen des Pferdes veranlaßt, und war das Zurückreißen des Pferdes zur Abwendung der durch das Scheuen hervorgerufenen Gefahr geboten. Daher konnte der Berufungsrichter ohne Rechtsirrtum in dem Scheuen des Pferdes die fortwirkende Ursache des eingetretenen Schadens finden.«

Dieses Urteil läßt, wie schon viele andere vor ihm, wieder die Härten erkennen, zu denen die Rechtsprechung auf Grund des § 833 B. G. B. führen kann. In weiten Kreisen, namentlich auch in der ländlichen Bevölkerung, ist schon seit längerer Zeit der Wunsch laut geworden nach einer Milderung der Haftpflicht des Tierhalters, wofür sich in der letzten Session, und zwar in der Sitzung vom 24. Mai 1905 auch der Reichstag ausgesprochen hat. Dieser Anregung nachgebend, hat nunmehr der Reichskanzler unterm

24. Februar d. Js. dem Reichstage den Entwurf eines Gesetzes, betreffend Änderung des § 833 B. G. B., (Nr. 255 der Reichstagsdrucksachen 1905/06) zugehen lassen, wonach dieser Paragraph folgenden Zusatz erhalten soll: »Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Schaden durch ein Haustier verursacht wird, das dem Berufe, der Erwerbstätigkeit oder dem Unterhalte des Tierhalters zu dienen bestimmt ist, und entweder der Tierhalter bei der Beaufsichtigung des Tieres die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.«

Unterstellung des französischen Post- und Telegraphenwesens unter das Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Bei Gelegenheit des jüngsten Kabinettswechsels in Frankreich ist das Post- und Telegraphenwesen, das bisher zum Ressort des Ministeriums für Handel und Industrie gehörte, von diesem abgezweigt und dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellt worden, das die Bezeichnnng »Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der Posten und der Telegraphen« erhalten hat. Begründet wird die Neuerung in einem im »Journal Officiel de la République Française« abgedruckten Berichte des neuen Ministerpräsidenten Sarrien an den Präsidenten der Republik mit den fortdauernden und engen Beziehungen, in denen der Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst zu den dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten bisher zugeteilten Angelegenheiten (dazu gehört insbesondere das Eisenbahnwesen) stehe. »In der Tat«, heißt es in dem Bericht, »ist beim Postdienst eine der wichtigsten Fragen — die Hauptfrage — die der Beförderung der Postsäcke; der Bahnpostdienst stellt, wie oft ausgesprochen worden ist, den wesentlichsten Teil unserer Postverwaltung dar. Auch die Beförderung der Telegraphen-Baumaterialien, die Errichtung von Telegraphen- und Fernsprechanlagen an den Eisenbahnen sowie die für die Betriebssicherheit der Telegraphen- und Fernsprechverbindungen so wichtige Überwachung der Anlagen zur Übermittelung von elektrischen Strömen erfordern einen täglichen Verkehr zwischen den beiden Verwaltungen und lassen es als notwendig erscheinen, daß wichtige, für beide Verwaltungen gemeinsame Fragen einheitlich gelöst werden. Die Logik und die Rücksicht auf den Betrieb machen es daher erwünscht, das Unterstaatssekretariat der Posten und Telegraphen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten anzugliedern.« Zum Minister der öffentlichen Arbeiten, der Posten und der Telegraphen ist der Deputierte Barthou ernannt worden. Unterstaatssekretär Bérard bleibt nach wie vor der eigentliche Leiter des französischen Post- und Telegraphenwesens.

LITERATUR.

Grundriß des Eisenbahnrechts mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Österreichs und der Schweiz. Ein kurzgefaßtes Lehrbuch für Juristen, Eisenbahnbeamte und Studierende von Dr. jur. et phil. Carl Koehne, Privatdozenten an der Technischen Hochschule Berlin. Berlin 1906. Verlag von Otto Liebmann. Preis kart. 2 M. 40 Pf.

Der vorliegende Grundriß füllt eine Lücke in der Literatur des Eisenbahnrechts aus. Die bekannten umfangreichen Werke von Eger, Endemann, Gleim, Bauer u. a. vermögen nicht dem Bedürfnisse derer zu genügen, die sich einen erstmaligen Einblick in das umfangreiche Gebiet des Eisenbahnrechts verschaffen wollen. Diesem Bedürfnisse kommt der vorliegende Grundriß entgegen. In übersichtlicher, knapper Form und in systematischem Aufbaue gibt der Verfasser einen kurzen Überblick über das gesamte in Deutschland, Österreich und der Schweiz geltende Eisenbahnrecht. Unter Vermeidung jedes Eingehens auf Einzelheiten beschränkt er sich auf die Hervorhebung der das Eisenbahnwesen betreffenden Rechtsgrundsätze. Auch die vielfachen Streitfragen auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts werden höchstens gestreift, selten des näheren erörtert. Hiermit ist den an einen Grundriß zu stellenden Anforderungen vollauf genügt. Eine kurze Übersicht über das geltende Eisenbahnrecht geben freilich auch die vortrefflichen Aufsätze in v. Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts und in Conrads Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Mit diesen Aufsätzen hat das Buch des Verfassers, insbesondere was den Umfang des Gebotenen und die Art der Darstellung anlangt, viel Ähnlichkeit. Aber es zeichnet sich vor ihnen durch die systematische Anordnung und in seiner Art erschöpfende Behandlung des Stoffes aus und trägt gerade hierdurch wesentlich dazu bei, daß der Leser das Gebotene mit Verständnis und ohne große Schwierigkeit in sich aufnimmt.

So vielgestaltig das Eisenbahnrecht der verschiedenen Länder ist, so gleichmäßig kehren doch überall bestimmte Rechtsgrundsätze wieder. Sehr dankenswert ist es deshalb, daß der Verfasser sich nicht auf die Darstellung des deutschen Eisenbahnrechts beschränkt, sondern auch das österreichische und schweizerische Recht in den Kreis seiner Erörterungen gezogen hat. Die vergleichende Darstellung dieser Rechte läßt oftmals das Wesen und die Bedeutung der in Deutschland geltenden Rechtsgrundsätze um so klarer erkennen und liefert den Beweis dafür, daß es nicht einseitig staatliche Interessen, sondern allgemein giltige Grundsätze sind, die das Eisenbahnrecht des modernen Verkehrsstaats bilden und gestalten. Ein weiterer Vorzug des vorliegenden Grundrisses liegt darin, daß der Verfasser in seiner Einleitung eine reichhaltige Übersicht über die neuste Literatur und die Quellen nicht nur des deutschen, österreichischen und schweizerischen, sondern auch des englischen, französischen, italienischen, belgischen und amerikanischen Eisenbahnrechts gibt. Überdies finden sich solche Literaturangaben bei den einzelnen im Grundrisse behandelten Materien. Da gerade das Eisenbahnrecht aus begreiflichen Gründen einem schnellen und andauernden Wechsel unterworfen ist, so dürften diese Literaturangaben das Buch auch für den Praktiker wertvoll machen. Daß der Verfasser die Geschichte des Eisenbahnrechts und die mit der Gestaltung des Rechtes eng

verknüpfte Eisenbahnpolitik wenig oder gar nicht berührt, mag ein Mangel des Buches sein, der aber dessen Vorzüge nicht aufhebt.

Das gesamte Eisenbahnrecht wird von dem Verfasser in einer Einleitung und in 2 Haupt- und 14 Unterabschnitten zur Darstellung gebracht. In der Einleitung findet sich die Begriffsbestimmung des Wortes Eisenbahn im juristisch-technischen Sinne. Die Eisenbahn wird als ein mit eisernen Gleisen versehener Weg definiert, auf dem für den öffentlichen Verkehr bestimmte Fahrzeuge den Transport von Personen und Sachen mit Hilfe von Dampfkraft ausführen. Es ist nicht recht ersichtlich, weshalb der Verfasser den Transport mit einer anderen elementaren Kraft (z. B. Elektrizität) für den Begriff der Eisenbahn nicht gelten lassen will. Die Darstellung in den folgenden Abschnitten geschieht in der Weise, daß der Verfasser in jedem Unterabschnitte nach einer kurzen Einleitung zuerst das deutsche, dann das preußische und das in den übrigen Bundesstaaten geltende, endlich das österreichische und schweizerische Eisenbahnrecht in seinen Grundzügen wiedergibt. Ob diese Art der Darstellung empfehlenswert war oder ob es nicht besser gewesen wäre, das Recht der verschiedenen Staaten, wenigstens Deutschlands, Österreichs und der Schweiz, zusammenhängend zur Darstellung zu bringen, darüber läßt sich streiten. Sicherlich hat auch die vom Verfasser gewählte Art der Darstellung ihre Vorzüge. Im ersten Hauptabschnitte werden die allgemeinen Rechtsgrundsätze, insbesondere die staatlichen Hoheitsrechte, die Behörden, die diese ausüben, sowie die den strafrechtlichen und polizeilichen Schutz der Eisenbahnen betreffenden Vorschriften besprochen. Der zweite Hauptabschnitt handelt von den besonderen, die Entstehung, den Bau, den Betrieb und das Ende der Eisenbahn betreffenden Vorschriften. Hier finden sich die Grundsätze, die das Konzessionswesen und das Prüfungsverfahren vor der Betriebseröffnung berühren. Ein besonderer Unterabschnitt ist dem Begriffe der Eisenbahneinheit und den sich hieraus ergebenden Rechtsverhältnissen gewidmet. Die Organisation der Verwaltung, die den Betrieb im einzelnen beherrschenden Grundsätze, das Beamtenrecht, die Haftpflicht der Eisenbahn, das geltende Transportrecht und Tarifwesen haben ebenfalls in besonderen Unterabschnitten ihre Darstellung gefunden. Am Schlusse wird vom Konkurse der Eisenbahn und in einem Anhange von den Rechtsverhältnissen der Privatanschlußbahnen gesprochen. Das Verhältnis der Eisenbahn zur Post- und Telegraphenverwaltung behandelt der Verfasser in dem oben erwähnten Abschnitt über die Hoheitsrechte.

Die Fernleitung von Wechselströmen. Von Dr. G. Rößler, Professor an der Technischen Hochschule in Danzig. Verlag von Jul. Springer, Berlin 1905. 243 Seiten mit 60 Figuren. Preis 7 M.

Unsere Kenntnis von dem Verlaufe der Telegraphier- und Fernsprechströme in den Leitungen ist durch die Untersuchungen des Telegraphen-Versuchsamts, deren Ergebnisse hauptsächlich in den »Mitteilungen aus dem Telegraphen-Ingenieurbureau« niedergelegt sind, wesentlich gefördert worden. Besonders schwierig gestalten sich die Messungen und Berechnungen, wenn es sich um Fernsprechströme handelt, die bekanntlich aus übereinander gelagerten Wechselströmen von verschiedener und sehr hoher Periodenzahl bestehen. Der beim Telegraphen-Versuchsamt als Ober-Telegraphen-Ingenieur tätige Professor Dr. Breisig hat in mehreren verdienst-

vollen Abhandlungen nachgewiesen, wie aus zwei Impedanzmessungen beim gebenden Amte und aus den bekannten Werten von Spannung und Stärke des abgehenden Wechselstroms die Stromstärke und Spannung an jedem Punkte der Leitung und mithin auch beim empfangenden Amte ermittelt werden kann.

Angeregt durch diese Arbeiten hat Professor Dr. Rößler gleichartige Untersuchungen mit besonderer Berücksichtigung der in der Starkstromtechnik verwandten Wechselströme von 50 Perioden in der Sekunde angestellt und die Ergebnisse in dem vorliegenden Buche veröffentlicht. Den wesentlichen Inhalt desselben bilden allgemeine theoretische Untersuchungen mit dem Endziele der Entwickelung einfacher Methoden, welche das im praktischen Betrieb auftretende Verhalten der Leitungen vorauszuberechnen gestatten, ferner die zahlenmäßige Anwendung dieser Methoden auf den Betrieb von Hochspannungskabeln verschiedener Querschnitte und von Freileitungen. In besonderen Abschnitten werden behandelt: der Stromfluß in Leitungen mit Selbstinduktion, die Kapazität der Leitungen, das künstliche Kabel, die Grundgleichungen der Kabelströme, Berechnung des Widerstandes, der Ableitung, der Kapazität und der Selbstinduktion aus den Abmessungen, sodann das offene Kabel und das belastete Kabel. Es wird gezeigt, wie Strom und Spannung längs eines Kabels u. U. mehrere Maxima und Minima besitzen können, und wie diese Verhältnisse mit der Länge, Stärke und Betriebsart der Leitung einem bunten, kaleidoskopartigen Wechsel unterworfen sind, der für die Vorstellung des mit den üblichen Methoden Rechnenden oft völlig unerwartet ist.

Die Benutzung des Werkes kann auch dem Schwachstromtechniker zum Nutzen gereichen, insofern sich die entwickelten Methoden bei der Berechnung von Fernsprechkabeln und -Leitungen verwerten lassen. Das Eindringen in den sehr schwierigen Stoff erfordert natürlich mathematische Vorkenntnisse und ein gründliches Studium. Hervorzuheben ist die allgemeine Ausstattung des Werkes und die vortreffliche Ausführung der Textabbildungen sowie der beigegebenen Tafeln.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 11. BERLIN, JUNI. **1906.**

Geschichtliche Entwickelung der Beamtenverhältnisse bei der preußischen, der Norddeutschen Bundes- und der Reichs-Telegraphenverwaltung.

In Preußen bestand seit 1833 zwischen Berlin, Magdeburg, Paderborn, Cöln und Trier eine lediglich militärischen, politischen und polizeilichen Zwecken dienende optische Telegraphenlinie. Sie gehörte zum Geschäftsbereiche des Kriegsministeriums, war dem Chef des Generalstabs der Armee im besonderen unterstellt und wurde von ihrem Erbauer, dem Major O'Etzel im Generalstabe, verwaltet. O'Etzel führte gleichzeitig den Titel »Telegraphendirektor«. Die Beamtenschaft wurde Telegraphenkorps genannt; sie war militärisch organisiert und ergänzte sich ausschließlich aus versorgungs- und anstellungsberechtigten Militärpersonen. Die Anstellungsverhältnisse im Telegraphenkorps wurden durch die Allerhöchste Order vom 28. Oktober 1837 geregelt. Das Personal bestand für die Folge aus Oberbeamten (Ober-Telegrapheninspektoren und Telegrapheninspektoren), die ausschließlich aus der Zahl der Offiziere gewählt wurden, und aus Unterbeamten. Den Unterbeamten fiel der Dienst auf den einzelnen Stationen zu. Da sich der Dienst in den einfachsten Formen abwickelte, brauchte man an die Bedienungsmannschaft, abgesehen von der körperlichen Rüstigkeit und von einem guten Sehvermögen, keine anderen Anforderungen als die Bedingung zu stellen, daß sie im Schreiben so weit bewandert seien, um die zu gebenden oder zu empfangenden optischen Zeichen niederschreiben zu können. Es genügten also zur praktischen Handhabung des Dienstes Personen ohne besondere Vorbildung; die Unterbeamten wurden daher auch fast durchweg den untersten Dienstgraden des Militärs entnommen.

Anders gestaltete sich die Sache, als die elektrische Telegraphie eingeführt und dem allgemeinen Verkehr erschlossen wurde. Die neue staatliche Verkehrsanlage behielt indes in der Zusammensetzung ihres Personals den Grundzug ihrer ursprünglich militärischen Einrichtung auch ferner bei.

Durch Kabinettsorder vom 9. Februar 1849 wurde das Staatstelegraphenwesen vom Ressort des Kriegsministeriums abgezweigt und dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten übertragen. Der Handelsminister von der Heydt ernannte durch Erlaß vom 14. März 1849 eine »Kommission für die Verwaltung der Staatstelegraphen«; diese bestand ursprünglich aus drei Personen: dem Obersten du Vignau als Vorsitzenden, dem Baurat Nottebohm und dem Postinspektor Gottbrecht. Durch Kabinettsorder vom 23. März 1849 erhielt sie die rechtliche Stellung einer öffentlichen Behörde. Später bekam diese Behörde die Bezeichnung »Königliche Telegraphendirektion«. Vom 1. Oktober 1849 ab wurde sie dem General-Postamt unterstellt, das damals eine Abteilung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten bildete.

Die Betriebsverhältnisse der elektrischen Telegraphie gestatteten nicht mehr, zur Handhabung des praktischen Dienstes Personen ohne besondere Vorbildung zu verwenden. Die Beamten, die zur Zeit der optischen Telegraphie mit dem Publikum nicht in Berührung gekommen waren, traten jetzt zu diesem in regen Verkehr und mußten schon zur Aufrechterhaltung des äußeren Ansehens eine gewisse allgemeine Bildung besitzen. Anderseits durfte man von dem Grundsatze, wonach die Dienststellen der Telegraphie nur mit versorgungs- und anstellungsberechtigten Militärpersonen zu besetzen waren, nicht abgehen. Man entschloß sich daher, die Betriebsbeamten vorwiegend aus der Zahl der Oberfeuerwerker, Feuerwerker, Feldwebel und Unteroffiziere und das Aufsichtspersonal aus der Zahl der Offiziere zu wählen.

Die Anstellungsverhältnisse bei der Telegraphenverwaltung wurden durch das Reglement vom 1. September 1852 festgesetzt; danach war die Zulassung zum Telegraphendienste für folgende Personen gestattet:

1. Offiziere, denen die Anstellungsberechtigung im Zivildienste beigelegt war;
2. anstellungs- und versorgungsberechtigte Militärpersonen der unteren Klassen.

In schulwissenschaftlicher Hinsicht wurde anfänglich von dem Bewerber verlangt, daß er orthographisch und grammatikalisch richtig schreiben konnte und eine gefällige Handschrift besaß. Diese Anforderungen wurden nach einigen Jahren (1857) dahin erweitert, daß der Bewerber in einer besonderen Aufnahmeprüfung den Besitz einer gewöhnlichen Elementarbildung nachzuweisen hatte. Wer außerdem Kenntnisse in der Bautechnik, Physik, Chemie oder in fremden Sprachen, namentlich im Französischen und Englischen, besaß, konnte auf Bevorzugung rechnen.

Der Anstellung ging eine halbjährige, später eine einjährige Probezeit voraus. Während dieser Zeit hießen die Kandidaten »Probisten«.

Die bei den Telegraphenstationen angestellten Beamten schieden sich in folgende Klassen: Telegraphenlinien-Inspektoren, Stationsvorsteher, Telegraphenassistenten, Ober-Telegraphisten und Unter-Telegraphisten. Den Telegraphenlinien-Inspektoren lag ob, den Bau von Telegraphenlinien vorzubereiten und auszuführen sowie den Betrieb auf diesen Linien zu überwachen, während die Stationsvorsteher unter Mithilfe der Telegraphenassistenten die Verwaltungsgeschäfte auf den Stationen und das Kassenwesen wahrzunehmen sowie für Annahme und Bestellung der Telegramme zu sorgen hatten. Der Telegraphenlinien-Inspektor war gleichzeitig Vor-

steher einer großen, in seinem Inspektionsbezirke gelegenen Telegraphenstation und der unmittelbare Vorgesetzte aller Telegraphenstationen des ihm zugewiesenen Bezirks. Den Dienst an den Telegraphenapparaten verrichteten die Ober- und Unter-Telegraphisten. Sie wurden, ebenso wie vordem die Stationsbeamten der optischen Telegraphie, zu den Unterbeamten gerechnet und mußten auf Stationen geringeren Umfanges auch die eingegangenen Telegramme abtragen, die Botengänge zur Post besorgen sowie die Batterien ansetzen und reinigen. Nur auf größeren Stationen waren besondere Telegraphenboten angestellt.

Die Erlangung der Dienststellen von Telegraphenassistenten und weiterhin von Stationsvorstehern war an die erfolgreiche Ablegung je einer Prüfung geknüpft. Diese erstreckte sich auf den Verwaltungs- und Kassendienst sowie auf die Telegraphentechnik und bestand in der Anfertigung von schriftlichen Probearbeiten. Die Aufgaben wurden den Beamten vom Telegraphenlinien-Inspektor bei gelegentlicher Anwesenheit am Orte erteilt; die Ausarbeitung erfolgte in seiner Gegenwart, die Entscheidung über das Ergebnis bei der Telegraphendirektion.

Durch Allerhöchste Order vom 12. Februar 1856 erhielten die Telegraphenlinien-Inspektoren die Amtsbezeichnung »Ober-Telegrapheninspektor«, einen Titel also, den diese Beamtenklasse bereits zur Zeit der optischen Telegraphie geführt hatte. Den Vorstehern größerer Telegraphenstationen (Stationen I. Klasse) wurde nach dem Vorbilde der Eisenbahnverwaltung, bei der die Bahnhofsvorsteher »Bahnhofsinspektoren« hießen, der Titel »Telegrapheninspektor« verliehen, soweit ihnen nicht als Linieninspektoren die Amtsbezeichnung »Ober-Telegrapheninspektor« zukam. An die Stelle der Amtsbezeichnung »Telegraphenassistent«, die der dienstlichen Stellung dieser Beamten nicht recht entsprach, trat der den Amtsbezeichnungen der Postverwaltung nachgebildete Titel »Telegraphensekretär«. Diesen Titel erhielten nunmehr auch die Vorsteher der kleineren Telegraphenstationen (Stationen II. Klasse). Die Bezeichnung »Unter-Telegraphist« wurde durch den Titel »Telegraphist« ersetzt. Den Ober-Telegraphisten und Telegraphisten, die bis dahin einen Anspruch auf Ruhegehalt nicht besessen hatten, verlieh die erwähnte Allerhöchste Order die Ruhegehaltsberechtigung nach fünfjähriger Dienstzeit.

Die technische Ausbildung der Beamten war in den ersten Jahren mangelhaft. Nachdem die Probisten den grundlegenden Teil des Apparatdienstes erlernt hatten, überließ man es ihnen selbst, sich die weiteren Kenntnisse durch die Praxis anzueignen. Im übrigen aber fand man in der Klasse der Oberfeuerwerker und Feuerwerker Probisten, die von Mathematik, Physik und Chemie so viel verstanden, als für die Praxis der Telegraphie erforderlich war. Für die höheren Beamtenstellen genügten diese Kenntnisse nicht. Der Handelsminister von der Heydt ging daher schon im Jahre 1850 mit dem Plane um, eine Pflanzstätte für die höheren Beamten der Verwaltung zu gründen. Zunächst beabsichtigte er, bei der Auswahl dieser Beamten von der Anforderung der Versorgungsberechtigung abzusehen und die Befähigung für die höheren Stellen, ebenso wie bei den übrigen Zweigen des Staatsdienstes, vom Nachweis einer angemessenen Ausbildung und von der Ablegung einer Prüfung abhängig zu machen. Diese Maßregel sollte sich auf die Vorsteher der wichtigeren Stationen, die Linienchefs, Ingenieure und Mitglieder der Telegraphendirektion erstrecken. Der Minister wollte die Vorstudien der Telegraphenbeamten ähnlich gestalten wie im Baufach, nur sollte von den Telegraphenbeamten ein erhöhtes Maß von Kenntnissen in der Physik und Chemie sowie die Kenntnis neuerer

Sprachen gefordert werden. Die Vorbildung sollte auf der Königlichen Bauakademie in Berlin, die zu diesem Zwecke eine angemessene Erweiterung ihrer Unterrichtszweige erfahren hätte, stattfinden. Der bereits weit gediehene Plan kam indes nicht zur Ausführung. Um für die höheren Dienststellen geeignetere Kräfte zu gewinnen, wurde bestimmt, daß ausnahmsweise auch Zivilanwärter in den Telegraphendienst eintreten konnten. Von diesen verlangte man den Besitz besonderer Kenntnisse und Fähigkeiten, namentlich Geläufigkeit im Gebrauche fremder Sprachen. Ihre Annahme durfte nur mit Allerhöchster Genehmigung erfolgen.

Seinen Plan, eine Gelegenheit zur besseren Ausbildung der Beamten zu schaffen, nahm der Handelminister im Jahre 1856 wieder auf, steckte ihm jedoch wesentlich engere Grenzen, indem er ihn so gestaltete, daß er in den Rahmen der eigenartigen Personalverhältnisse bei der preußischen Telegraphenverwaltung paßte. Zur Ausführung kam der Plan erst durch Erlaß vom 10. Dezember 1858. Danach wurde in einem Dienstraume der Telegraphendirektion zu Berlin eine Telegraphenschule errichtet. Den Unterricht erteilten von der Telegraphendirektion für diesen Zweck bestimmte Beamte der Verwaltung, die für ihre Mühe Vergütungen erhielten. Zu den Unterrichtskursen, die von Anfang Januar bis Mitte April dauerten, wurden diejenigen zur Anstellung vorgemerkten Offiziere und sonstigen Militäranwärter einberufen, die voraussichtlich im Laufe des Jahres zur Anstellung gelangten. Sie erhielten für die Dauer des Unterrichts die den Telegraphenkandidaten (Probisten) während der Probezeit bestimmungsmäßig zustehende Vergütung von 20 Tlrn. monatlich. Außer den versorgungsberechtigten Militärpersonen konnten auch andere junge Leute, namentlich Kandidaten, deren Annahme mit Allerhöchster Genehmigung erfolgt war, zum Unterrichte zugelassen werden. Vergütungen erhielten diese Personen während der Unterrichtszeit nicht. Der Unterricht zerfiel in einen theoretischen und in einen praktischen Teil. Die praktischen Übungen fanden anfänglich an besonderen, im Schulsaal aufgestellten Apparaten, später bei der Telegraphen-Zentralstation statt. Vom Jahre 1867 ab erfolgte die technische Ausbildung der Beamten im Telegraphendienste gleich zu Beginn der Probezeit bei einer Telegraphenstation und erst im Anschlusse daran wurde die Einberufung zur Telegraphenschule verfügt.

Nachdem durch Einrichtung der Telegraphenschule für die Telegraphenbeamten die Gelegenheit zur Erlernung eines erweiterten Maßes von Fachkenntnissen geschaffen worden war, konnte man an eine Neuregelung des Prüfungswesens gehen. Durch Erlaß des Handelsministers vom 14. Mai 1859 wurden drei Prüfungen vorgeschrieben. Die erste fand nach der Beendigung des Lehrkurses auf der Telegraphenschule statt; sie erstreckte sich auf sämtliche beim Unterrichte behandelten Gegenstände. Wer die Prüfung nicht bestand, wurde in der Regel sofort vom Telegraphendienst ausgeschlossen. Probisten, die nicht aus dem Offizierstande hervorgegangen waren, wurden, falls sie die erste Prüfung bestanden hatten, nach einer sechsmonatigen Gesamtdauer der Probezeit gegen vierwöchige Kündigung zu Telegraphisten ernannt und später, je nach der Befähigung und dem Dienstalter, zu Ober-Telegraphisten befördert, sobald Stellen zur Verfügung standen.

Zwei Jahre nach der Ernennung zum Telegraphisten konnten die Beamten zur Sekretärprüfung zugelassen werden. Diese Prüfung wurde, ebenso wie die erste, durch die bei der Telegraphenschule angegestellten Lehrer abgenommen und hatte den Zweck, den Besitz eingehenderer und er-

weiterter Kenntnisse von der Telegraphentechnik und dem Telegraphenbaue sowie von dem Verwaltungsdienste nachzuweisen.

Die Erlangung der höheren Dienststellen vom Telegrapheninspektor aufwärts war von der Ablegung einer dritten Prüfung abhängig. Zu dieser Prüfung wurden nur solche Beamte zugelassen, die mindestens ein Jahr als Telegraphensekretär angestellt waren. Sie wurde bei der Telegraphendirektion in Berlin, und zwar von einer Kommission abgenommen, die aus dem Telegraphendirektor, den drei ältesten Mitgliedern der Telegraphendirektion und einem Techniker der Physik und Chemie bestand. Die Prüfung zerfiel in eine schriftliche und eine mündliche. Innerhalb einer bestimmten Frist hatte der Kandidat drei schriftliche Arbeiten einzureichen. Erst wenn diese für genügend befunden worden waren, wurde er zur Ablegung des mündlichen Teils einberufen.

Die aus dem Offizierstande hervorgegangenen Kandidaten wurden nach Ablegung der ersten Prüfung in der Regel nicht zu Telegraphisten ernannt, verblieben vielmehr in dem Dienstverhältnis als Probisten so lange, bis sie die Sekretärprüfung bestanden hatten, zu der sie ein Jahr nach dem Eintritt in den Dienst zugelassen wurden. Seit dem Jahre 1868 erhielten sie nach sechsmonatiger Dienstzeit und nach Ablegung der ersten Prüfung den Amtscharakter als »Telegraphenassistent«.

In den ersten Jahren wurde der Telegraphendienst ausschließlich von selbständigen Telegraphenanstalten wahrgenommen. Erst im Jahre 1854 ging man aus Sparsamkeitsrücksichten dazu über, an Orten, wo für diesen Dienst nach dem Verkehrsumfang und den Betriebsverhältnissen nur wenig Beamte erforderlich waren, die Telegraphenstationen mit den Orts-Postanstalten zu vereinigen. Solche Anstalten nannte man »kombinierte Stationen«. Es war Grundsatz, daß bei diesen Stationen wenigstens ein Beamter im Telegraphendienste völlig ausgebildet war und den zum Zwecke dieser Ausbildung vorgeschriebenen besonderen Lehrkursus durchgemacht hatte. Dieser Beamte verblieb in der Regel dauernd beim Amte; er hatte, soweit er durch den Telegraphendienst nicht ausreichend beschäftigt war, Postdienst zu verrichten. Die Ausbildung der Postbeamten im Telegraphendienste geschah bei einer selbständigen Telegraphenstation und nahm in der Regel 8 bis 10 Wochen in Anspruch. Die Ober-Postdirektionen bestimmten die Postbeamten, die im Telegraphendienst ausgebildet werden sollten.

Späterhin wurde allen Postbeamten der höheren Laufbahn die Verpflichtung auferlegt, den vorgeschriebenen Kursus für den Telegraphendienst durchzumachen. Erst wenn dies geschehen war, wurden sie zur Sekretärprüfung zugelassen. Wo die Verhältnisse es nicht gestatteten, die Postbeamten zur Erlernung des Telegraphendienstes einer selbständigen Telegraphenstation zu überweisen, wurde ein Telegraphenbeamter zur Erteilung des erforderlichen Unterrichts zur Postanstalt gesandt.

Die kombinierten Stationen standen in Angelegenheiten des technischen Telegraphendienstes unter der Telegraphendirektion, im übrigen unter der Ober-Postdirektion. Bei Ungehörigkeiten und Versehen, deren die Postbeamten sich im Telegraphendienste schuldig machten, stand die Strafbefugnis der Telegraphendirektion zu. Für die Wahrnehmung des Telegraphendienstes erhielten die Postbeamten aus der Telegraphenkasse Vergütungen, deren Höhe sich nach der Klasse der Postanstalt (Postamt, Postexpedition usw.) sowie nach dem Verkehrsumfange der Station richtete und von 50 bis 120 Tlrn. fürs Jahr stieg. Bei den Postämtern bezogen die Vorsteher eine Vergütung von 100 Tlrn. und die nachgeordneten Be-

amten zusammen eine solche von 120 Tlrn. Von dem letzten Betrag entfiel die Hälfte auf denjenigen Beamten, dem die ständige Wahrnehmung des Telegraphendienstes oblag.

Um die Zentralstelle, die, ebenso wie vor dem Jahre 1850 das General-Postamt, den gesamten Betrieb von einem Mittelpunkt aus geleitet hatte, zu entlasten, wurden vom 1. Januar 1867 ab Zwischenbehörden eingerichtet, denen innerhalb der ihnen zugewiesenen Bezirke die Leitung des Betriebs sowie mit einer gewissen Beschränkung auch der Bau und die Unterhaltung der Telegraphenlinien oblagen. Diese Zwischenbehörden hießen »Ober-Telegrapheninspektionen«. An der Spitze jeder Ober-Telegrapheninspektion stand ein Ober-Telegrapheninspektor. Ihm wurden drei Telegrapheninspektoren, und zwar je einer für den Verwaltungsdienst, für den Betrieb und für den Bau, sowie das erforderliche Bureaupersonal beigegeben. Der Betriebsinspektor nahm gleichzeitig die Vorstehergeschäfte der Orts-Telegraphenstation wahr.

Als nach den Ereignissen des Jahres 1866 in Ausführung der Bundesverfassung die einzelnen Telegraphenverwaltungen, die im Gebiete des nachmaligen Norddeutschen Bundes bestanden hatten, zu einer einheitlichen Verwaltung verschmolzen wurden, ergab sich eine neue Organisation dieser Verwaltung als notwendig. Das Telegraphenwesen, das nunmehr, ebenso wie das Postwesen, auf den Norddeutschen Bund überging, schied aus dem Verbande des preußischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten aus und wurde dem Bundeskanzler unterstellt. Die Zentralstelle der Verwaltung erhielt die Bezeichnung »Generaldirektion der Telegraphen«; sie bildete die II. Abteilung des Bundeskanzleramts. Die Neuorganisation trat am 1. Januar 1868 in Kraft. An die Stelle der Ober-Telegrapheninspektionen traten die »Telegraphendirektionen«, deren Vorsteher die Bezeichnung »Telegraphendirektor« erhielten; diesen waren »Telegraphendirektionsräte« beigegeben. Durch Allerhöchsten Erlaß vom 27. Dezember 1871 wurde den Telegraphendirektoren der Rang der Ober-Regierungsräte und Ober-Forstmeister beigelegt.

Die Betriebsverhältnisse bei den kombinierten Stationen waren nicht immer zufriedenstellend gewesen. Der Grund hierfür lag in der Hauptsache darin, daß die Verwaltung nicht einheitlich war. Da sowohl die Ober-Postdirektionen als auch die Telegraphendirektion ihre besonderen Interessen verfolgten, so fehlte es zuweilen an einem ersprießlichen Zusammenwirken. Als 1868 eine völlige Loslösung der Zentralstelle vom General-Postamt eingetreten war, machte sich die Doppelseitigkeit der Ressortverhältnisse bei den kombinierten Stationen noch mehr bemerklich. Unter den neuen Verhältnissen war es auch natürlich, daß die Postverwaltung, die vorher von der Telegraphenverwaltung lediglich die Zahlung geringfügiger, die Selbstkosten nicht deckender Vergütungen an die Beamten beansprucht hatte, für die Folge die Erstattung des ganzen, ihr durch den Telegraphendienst erwachsenden Mehraufwands verlangte. Die Telegraphenverwaltung war daher aus finanziellen Rücksichten genötigt, auf die für sie nunmehr zu kostspielig gewordene Neueinrichtung kombinierter Stationen zu verzichten und sogar zur Trennung solcher Stationen zu schreiten. Um den wachsenden Forderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen, ging sie dazu über, die Verwaltung kleinerer Telegraphenstationen an Privatpersonen oder Beamte anderer Verwaltungen zu übertragen (»Privat-Telegraphenstationen«). Zu Verwaltern solcher Stellen wählte man zuverlässige Männer von genügender allgemeiner Bildung, die am Orte ansässig waren und eine selbständige bürgerliche oder amtliche

Stellung einnahmen. In erster Linie kamen Beamte anderer Staatsverwaltungen, besonders solche der indirekten Steuern, oder Gemeindebeamte, im Ruhestande lebende Beamte, Handwerker, Kaufleute, Gastwirte usw. in Betracht. Postbeamte nahm man nur ganz ausnahmsweise; dann trat aber nicht die Postverwaltung, sondern lediglich der Beamte in ein Vertragsverhältnis zur Telegraphenverwaltung. Wenn die Telegraphenstation nicht in einem öffentlichen Gebäude untergebracht werden konnte, mußte der Verwalter auf eigene Kosten für Beschaffung eines geeigneten Dienstzimmers sorgen. Ferner hatte er die Ausgaben für Bureaubedürfnisse und für die Bestellung der Telegramme an Empfänger im Ortsbezirke zu bestreiten. Die Handlungen und Unterlassungen der von ihm angenommenen Gehilfen (Ehefrau, erwachsenen Söhne und Töchter usw.) und der Unterbeamten hatte er wie seine eigenen zu vertreten. Für Wahrnehmung des Telegraphendienstes erhielt er eine Vergütung von 8 bis 10 Tlrn. monatlich. Diese erhöhte sich, wenn durchschnittlich mehr als 120 Telegramme monatlich bearbeitet worden waren, und zwar um 2 Tlr. monatlich für je 60 Telegramme.

Auch an Beamte der eigenen Verwaltung wurden Telegraphenstationen geringeren Umfangs (Stationen III. Klasse) unter ähnlichen Bedingungen wie an Privatpersonen usw. übertragen. Solche Stationen nannte man »Familienstationen«. An ihrer Spitze stand ein Ober-Telegraphist, der unter Heranziehung seiner Familienmitglieder den gesamten Dienst besorgte.

Durch Erlaß des Reichskanzlers vom 12. Juni 1871 wurde bestimmt, daß diejenigen Personen, die ihre Anstellungsbefähigung bei der Telegraphie ausnahmsweise im Wege der Allerhöchsten Gnade erwerben konnten, und von denen man bis dahin nur im allgemeinen den Besitz besonderer Kenntnisse und Fähigkeiten verlangt hatte, künftig die wissenschaftliche Bildung von Abiturienten eines Gymnasiums oder einer Realschule I. Ordnung nachzuweisen hatten und nicht älter als 30 Jahre sein durften. Dagegen gestattete dieser Erlaß, bei Besetzung der Vorsteherstellen von Telegraphenstationen I. Klasse (Stellen von Telegrapheninspektoren), deren Erlangung seit Einführung der höheren Verwaltungsprüfung von der erfolgreichen Ablegung dieser Prüfung abhängig war, von diesem Erfordernis abzusehen und die Stellen an Beamte aus der Klasse der Telegraphensekretäre unter Ernennung derselben zu Telegrapheninspektoren zu übertragen.

Als im Anfange des Jahres 1875 der General-Telegraphendirektor, Generalmajor Meydam, gestorben war, wurde die Telegraphenverwaltung mit der Post vereinigt. Die einstweilige Verwaltung übernahm Ende Januar des genannten Jahres der General-Postdirektor Stephan. Die völlige Verschmelzung beider Verwaltungen erfolgte auf Grund der Allerhöchsten Verordnung vom 22. Dezember 1875 vom 1. Januar 1876 ab.

Die Prüfung des Beamtenbedarfs bei den selbständigen Telegraphenstationen ergab, daß die Vereinigung der Telegraphie mit der Post etwa 500 Telegraphenbeamte entbehrlich machen würde. Daher wurde bereits von der Mitte des Jahres 1875 ab die Annahme neuer Telegraphenanwärter eingestellt; die verfügbar werdenden Telegraphenbeamten wurden zur Deckung des Mehrbedarfs von Beamtenkräften bei den Postdienststellen verwandt. Gleichzeitig wurde Vorsorge getroffen, eine größere Zahl von Postbeamten im Telegraphendienst auszubilden.

Die Geschäfte der früheren Telegraphendirektionen gingen vom 1. Januar 1876 ab auf die Ober-Postdirektionen über. Das Personal der Telegraphendirektionen wurde teils den Ober-Postdirektionen überwiesen, teils im

Betriebsdienste verwandt. Die einstweilige Versetzung in den Ruhestand unter Gewährung von Wartegeld wurde möglichst beschränkt; sie erstreckte sich auf 3 Telegraphendirektoren, 4 Telegraphendirektionsräte und 1 Telegraphendirektionssekretär. Außerdem wurden aus Anlaß der Vereinigung der Telegraphie mit der Post 2 Ober-Postdirektoren auf Wartegeld gesetzt. Die sogenannten Privat-Telegraphenstationen und Familienstationen wurden beseitigt; die Verwalter der Privatstationen wurden, so weit sie sich dazu eigneten, als Postverwalter, Postgehilfen oder Postagenten übernommen.

An die Stelle der Bezeichnung »Telegraphenstation« trat die Bezeichnung »Telegraphenamt«. Die Telegraphenämter schieden sich in solche I., II. und III. Klasse. Den Vorstehern der Telegraphenämter I. Klasse wurde der Titel »Telegraphendirektor«, den Vorstehern der Telegraphenämter II. und III. Klasse der Titel »Telegraphenvorsteher« und »Telegraphenverwalter« beigelegt. Durch die Allerhöchste Verordnung vom 17. Juli 1876 wurde zu der Verleihung des Titels »Telegraphendirektor« an die Vorsteher der Telegraphenämter I. Klasse die Genehmigung erteilt und den Telegraphendirektoren der Rang der Postdirektoren sowie der bei der Vereinigung der Telegraphie mit der Post neu geschaffenen Klasse der Bezirksaufsichtsbeamten im Telegraphendienste mit der Amtsbezeichnung »Telegrapheninspektoren« der Rang der Postinspektoren verliehen.

Die Telegraphendirektionssekretäre (Bureaubeamte I. Klasse bei den Ober-Postdirektionen) erhielten den Titel »Ober-Postdirektionssekretär«; den Bureaubeamten II. Klasse wurde statt des Titels »Ober-Telegraphist« oder »Telegraphist« der Titel »Bureauassistent« beigelegt. Die bis dahin gebräuchlich gewesene Bezeichnung »Expeditionsvorsteher« für Sekretäre in Aufsichtstellen bei größeren Stationen wurde durch die Amtsbezeichnung »Ober-Telegraphensekretär« ersetzt.

Unterm 25. Juli 1876 wurden für die Ablegung der Prüfung zum Telegraphensekretär und der höheren Verwaltungsprüfung neue Anweisungen erlassen. Die Prüfung zum Telegraphensekretär konnten fortan die Telegraphenassistenten, d. h. die aus dem Offizierstande hervorgegangenen Anwärter, die die erste Prüfung bereits bestanden hatten, drei Jahre nach ihrem Diensteintritt, und die Ober-Telegraphisten und Telegraphisten vier Jahre nach bestandener Prüfung zum Telegraphisten ablegen. Die Prüfung erfolgte bei der Ober-Postdirektion. Die Dienststellen der Vorsteher von Telegraphenämtern I. Klasse (früher Telegrapheninspektoren, vom Jahre 1876 ab Telegraphendirektoren), die seit dem Jahre 1871 auch ohne Ablegung der höheren Verwaltungsprüfung hatten erlangt werden können, wurden nunmehr, wie vor dem Jahre 1871, solchen Beamten vorbehalten, die diese Prüfung bestanden hatten. Zur Ablegung der höheren Verwaltungsprüfung waren für die Folge nur solche Beamte berechtigt, die bei ausreichender allgemeiner wissenschaftlicher Bildung die Prüfung zum Telegraphensekretär abgelegt und sich im allgemeinen auch mit dem Postdienste vertraut gemacht hatten. Die Meldung zur höheren Prüfung konnte frühestens drei Jahre nach Ablegung der Sekretärprüfung erfolgen.

Im Jahre 1877 wurde der Titel »Telegraphist« in »Telegraphenassistent« umgewandelt. Gleichzeitig wurde die neue Beamtenklasse der Ober-Telegraphenassistenten geschaffen; Ernennungen zu Ober-Telegraphisten fanden infolgedessen nicht mehr statt.

Am 1. Oktober 1877 traten neue Vorschriften darüber in Kraft, wie sich infolge der Verschmelzung des Post- und Telegraphenwesens für die Beamten der höheren Laufbahn (Posteleven) der Ausbildungs- und Dienstgang

gestalten sollte. Danach hatten diese Beamten nach einer dreijährigen Vorbereitungszeit die erste Prüfung (Sekretärprüfung) abzulegen. Diese Prüfung war für beide Verwaltungszweige (Post und Telegraphie) gemeinsam. Je nach dem Beamtenbedarfe sowie nach der Vorbildung und der bei der Prüfung gezeigten größeren Befähigung des Einzelnen für das eine oder andere Fach bestimmte die Verwaltung, ob der Postpraktikant in seiner ferneren Laufbahn sich vorzugsweise dem höheren Post- oder dem höheren Telegraphendienste zuzuwenden hatte. Hierbei wurde auf Wünsche des Beamten tunlichst Rücksicht genommen. Die höhere Verwaltungsprüfung erstreckte sich zwar auch auf beide Verwaltungszweige, der Beamte hatte aber auf dem Gebiete, dem er sich vorzugsweise gewidmet hatte, besonders eingehende Kenntnisse nachzuweisen.

Für den Eintritt und die weitere Laufbahn versorgungsberechtigter Militärpersonen blieben die früheren Vorschriften einstweilen bestehen.

Zum 1. Oktober 1882 traten gleichzeitig mit den »Grundsätzen für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern« neue Vorschriften über die Annahme und Anstellung von Anwärtern im Post- und Telegraphendienst in Kraft. Zum Eintritt in den Dienst wurden nunmehr an die Anwärter für beide Verwaltungszweige die gleichen Anforderungen gestellt. Der Eintritt erfolgte als Posteleve, Postgehilfe oder Militäranwärter. Was die Posteleven anlangt, so behielten die bisherigen Vorschriften im allgemeinen ihre Gültigkeit. Bezüglich der aus dem Gehilfenstande hervorgegangenen Beamten bestimmten die Ober-Postdirektionen, welche von ihnen vorzugsweise im Telegraphendienste zu beschäftigen waren. Es geschah dies aber erst, wenn sie nach einer vierjährigen Vorbereitungszeit die Assistentenprüfung abgelegt hatten. Dabei wurde ebenfalls, wie bei den Posteleven, auf Neigung und Wünsche tunlichst Rücksicht genommen. Die im Telegraphendienste beschäftigten Assistenten wurden zu Telegraphenassistenten ernannt und später zu Ober-Telegraphenassistenten befördert. Damit schloß in der Regel ihre Laufbahn. Den aus den versorgungsberechtigten Militärpersonen hervorgegangenen Telegraphenanwärtern wurden nach den »Grundsätzen für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern« zwei Drittel aller Stellen von Ober-Telegraphenassistenten und Telegraphenassistenten vorbehalten. Die Erlangung der Stellen vom Sekretär ab stand nach wie vor diesen Beamten offen; sie mußten aber zuvor die Sekretärprüfung ablegen.

Die im Jahre 1882 festgestellten gemeinsamen Annahme- und Anstellungsbedingungen für Anwärter zum Post- und Telegraphendienste blieben im allgemeinen unverändert, bis am 1. Januar 1900 eine Neugestaltung der Personalverhältnisse der mittleren Beamten bei der Post- und Telegraphenverwaltung eintrat. Seitdem findet gleich beim Eintritt in den Dienst eine strenge Scheidung der jungen Beamten nach den beiden Verwaltungszweigen statt, denen sie sich zuzuwenden gedenken. Über die letzte Neuordnung der Personalverhältnisse haben wir des näheren im Heft Nr. 23 des Archivs für 1904 berichtet.

Um die technisch-wissenschaftliche Ausbildung der höheren Telegraphenbeamten zu vervollkommnen, werden seit dem Jahre 1904 vom 1. September bis 31. Mai beim Telegraphen-Versuchsamt in Berlin besondere Unterrichtskurse nach Art der Seminare und praktischen Übungen auf Hochschulen abgehalten. Diese Kurse umfassen unter besonderer Berücksichtigung der Telegraphentechnik seminaristische und praktische Übungen in Physik, Mathematik, Messen an elektrischen Maschinen und Trans-

formatoren sowie Konstruktionslehre und Konstruktionszeichnen. Alljährlich werden dazu 40 bis 50 Beamte einberufen, die die höhere Prüfung für Telegraphie bereits bestanden haben. Diese Beamten erhalten, wenn sie nicht in Berlin selbst ihren amtlichen Wohnsitz haben, für die Reise dahin die verordnungsmäßigen Tagegelder und Fuhrkosten und für die Dauer ihres Aufenthalts in Berlin statt der Tagegelder eine Pauschsumme.

Anwärter für den höheren Verwaltungsdienst werden bis auf weiteres nicht angenommen.

Verkehrsverhältnisse Abessiniens.

Von Postsekretär G. Rennert in Dresden.

Gegen Ende des Jahres 1904 ist eine Kaiserlich Deutsche außerordentliche Gesandtschaft an den Negus Menelik mit der Aufgabe betraut worden, regelmäßige Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Abessinien anzubahnen.

Diese Gesandtschaft landete am 6. Januar 1905 in Djibuti und kehrte nach erfolgreicher Erfüllung ihrer Aufgabe Ende Mai desselben Jahres nach Deutschland zurück. Die Ergebnisse ihrer Studien und Beobachtungen der wirtschaftlichen Verhältnisse Abessiniens sind im 1. Hefte des IX. Bandes der im Reichsamte des Innern zusammengestellten »Berichte über Handel und Industrie« veröffentlicht worden.

Wir begegnen darin u. a. recht interessanten Schilderungen der abessinischen Verkehrsverhältnisse, die eine wünschenswerte Ergänzung früherer Mitteilungen des Archivs (Jahrgang 1896, S. 230, und 1875, S. 297) über Abessinien bieten.

Abessinien, dessen Flächeninhalt mehr als 550 000 qkm beträgt, also größer ist als der des Deutschen Reichs, geht mit seinen 9 bis 11 Millionen Einwohnern von meist semitischer Abstammung einer großen wirtschaftlichen Entwickelung entgegen.

Das gesunde Klima — es herrscht eine frische Gebirgsluft, die Nächte sind stets kühl, Malaria fehlt gänzlich — ist dieser Entwickelung durchaus günstig.

Die Hauptsprache in Abessinien ist die amharische, im Handelsverkehre findet aber auch die arabische Sprache häufig Anwendung.

Der Haupterwerbszweig der Bewohner Abessiniens ist die Viehzucht, da reichlich Weideplätze vorhanden sind. Die Schaf-, Ziegen- und Pferdezucht wird besonders stark betrieben; ein ansehnliches Pferd ist in Adis Abeba, der jetzigen Hauptstadt und Residenz des Kaisers Menelik, schon für 12 Mariatheresientaler (= 24 Mark, 1 Taler = 2 Mark) zu haben, während die Maultiere, die in großen Mengen gezüchtet werden, höher im Preise stehen.

Das Gewerbe ist in Abessinien weniger als die Viehzucht und der Ackerbau entwickelt, wird indes vom Kaiser Menelik durch Anlegen eigener Betriebe und durch Begünstigung von Privatunternehmungen eifrig gefördert.

Abessinien besitzt besonders in seinen Flüssen, dem weißen Nile, der fast das ganze Jahr hindurch bis in das Land hinein schiffbar ist, und dem nur bei höherem Wasserstand auch für größere Fahrzeuge benutzbaren blauen Nile, eine natürliche Verkehrsverbindung mit dem Sudan und Egypten.

Der Hauptverkehr geht aber über Djibuti, die französische Hafenstadt an der Somaliküste, von wo eine 309 km lange Eisenbahn nach Dire Daua an den Rand des südabessinischen Gebirges führt, die später bis zu der bedeutenden Handelsstadt Harrar und nach der Hauptstadt Adis Abeba weitergeführt werden soll.

Von Zeila, der Küstenstadt des britischen Somalilandes, südlich von Djibuti, führt eine Karawanenstraße über Djildessa nach Harrar.

Im Norden stellt Massaua, die Hafenstadt der italienischen Kolonie Eritrea, die Verbindung Abbessiniens mit dem roten Meere her.

Da Frankreich die für Abessinien bestimmten Waren in Djibuti zollfrei durchführen läßt, während Massaua 8 v. H. Eingangszoll erhebt, so ist Djibuti zur Zeit für den Verkehr von größerer Bedeutung.

Von Massaua geht außer einer 71 km langen Schmalspurbahn nach Ghinda noch eine größere Kunststraße nach Asmara, der Hauptstadt der italienischen Kolonie Eritrea aus; von hier führt eine neu erbaute Kamelstraße nach Gondar, der ehemaligen abessinischen Hauptstadt, und weiter bis Adis Abeba. Die Verkehrswege im Innern Abessiniens sind zu unterscheiden in solche für Kamele und solche für Maultiere; die Kamele tragen 240 kg, die Maultiere nur je 60 bis 100 kg Lasten. Von Dire Daua führen drei Wege nach der Hauptstadt Adis Abeba, der Wüstenweg, auch Bilenweg genannt, ferner der Assabothweg und der nur für Maultiere, Pferde und Esel gangbare Tschertscherweg über das Tschertschergebirge; der letzte wird wegen der günstigen klimatischen Verhältnisse von den Reisenden bevorzugt.

Abgesehen von den erwähnten Straßen fehlt es in Abessinien leider noch an ordentlichen Fahrstraßen und auch an gut instandgehaltenen Karawanenwegen. Unter der tatkräftigen Regierung des Negus Menelik, der bereits eine Kunststraße von 70 km Länge von Adis Abeba nach seiner Sommerresidenz Adis Alem hat bauen lassen, wird indes an der Beseitigung des Mangels mit Erfolg gearbeitet.

Die Frachten von Djibuti und von Zeila nach dem Innern des Landes, die durch die verschiedenen Zoll- und Wegeabgaben, letzte meist nach der Anzahl der Maultiere berechnet, verteuert werden, sind noch sehr hoch.

Abessinien gehört dem Weltpostvereine noch nicht an, hat indes seine Absicht, dem Vereine beizutreten, bereits kundgegeben. Die abessinische (äthiopische) Post muß sich daher für den Verkehr mit dem Auslande zunächst noch der Vermittelung der französischen Post in Djibuti bedienen.

Die vom Ausland ankommenden gewöhnlichen Briefsendungen[1]) werden von der französischen Post in Djibuti an die den Franziskanern gehörende französische Missionsstation in Harrar gesandt, dort von dem abessinischen Postbureau übernommen und durch berittene Boten nach Adis Abeba weiter befördert; die Beförderung zwischen Harrar und Adis Abeba findet in jeder Richtung in der Regel dreimal (erforderlichenfalls auch vier- bis fünfmal) im Monate statt, für gewöhnlich am 5., 15. und 25. von Harrar nach Adis Abeba und am 7., 17. und 27. in umgekehrter Richtung. Die berittenen Boten brauchen 8 bis 9 Tage; in Fantalle tauschen die beiden

[1]) Einschreibbriefe sind nur bis Djibuti zulässig und müssen dort vom Empfänger beim französischen Postamt abgeholt werden.

sich begegnenden Boten ihre Postbeutel aus und kehren zu ihren Abgangsstationen Harrar und Adis Abeba zurück.

Weitere Postanstalten und Postrouten gibt es im Innern des großen Reichs noch nicht. Briefe und sonstige Sendungen nach anderen Orten müssen daher durch besondere Boten befördert werden. Der Bote, der den Brief sichtbar in einer Holzklammer trägt, wird von niemand unterwegs aufgehalten oder belästigt. Wenn diese Art der Beförderung auch sehr kostspielig ist, so läßt sie doch in bezug auf verhältnismäßige Schnelligkeit und Sicherheit nichts zu wünschen übrig. Die abessinische Post erhebt für jeden Brief von 15 g und für jede Postkarte 1 Piaster = 16 Pf.; für Mustersendungen, bis zum Höchstgewichte von 350 g zulässig, und für Drucksachen für je 40 g ebenfalls 1 Piaster.

Die abessinische Post verwendet eigene Briefmarken.

Für Sendungen mit Gold und Zibet, dem berühmten und teuren Sonderartikel Abessiniens, einem Parfüm aus der Drüse der Zibetkatze, werden für je 50 g 3 Piaster berechnet. Bei der Annahme dieser Sendungen stellt die Post einen Einlieferungsschein aus.

Für die Strecke Harrar bis Djibuti müssen die Postsendungen neu frankiert werden.

Die in Adis Abeba residierenden Minister und Gesandten Englands, Frankreichs, Italiens und Rußlands haben ihre eigene Postbeförderung durch Kuriere. England und Italien lassen ihre Kuriere alle 8 Tage, und zwar von Adis Abeba über Dire Daua nach Djibuti und Aden abgehen. Derart beförderte Briefe sollen schon in 19 Tagen von Adis Abeba nach London gelangt sein. Rußland und Frankreich senden ihre Kuriere nur monatlich zweimal, letztes nach Harrar an die französische katholische Mission, Rußland direkt über Dire Daua nach Djibuti.

Die Hauptstadt Adis Abeba ist zwar mit einigen wichtigen Orten des Innern durch Fernsprechlinien verbunden, die Einrichtung ist aber für das Publikum noch nicht benutzbar. Im Jahre 1904 sind auf den Linien 2788 Gespräche vermittelt worden.

Die von den Italienern gebaute und verwaltete Telegraphenlinie von Adis Abeba nach Asmara stellt die Verbindung mit den nördlichen Provinzen, mit der Kolonie Eritrea und mit Europa her. Auf den verschiedenen Stationen dieser Linie, wie Ankober, Makalle, Adua, Adi-Ugri und Asmara sind italienische Telegraphenbeamte im Dienste.

Die Statistik über Post und Telegraphie in Abessinien weist im Jahre 1904 über 2400 Telegramme, ferner 3888 angekommene gewöhnliche und 131 eingeschriebene Briefe, 435 Postkarten, 88 Muster, 69 Drucksachen, 683 Zeitungen und 7825 Pakete sowie 636 kg Gewicht der ankommenden Kuriersendungen nach.

An abgegangenen Sendungen sind 2516 gewöhnliche und 313 eingeschriebene Briefe, 609 gewöhnliche und 169 eingeschriebene Postkarten, 64 Muster, 10 kg Gold, 7 kg Zibet, 45 Drucksachen und 122 kg Kuriersendungen gezählt worden.

Die einzige, in ganz Abessinien und seinen Nachbarländern allgemein gangbare M ü n z e ist der Mariatheresientaler. Er ist als Silbermünze großen Kursschwankungen unterworfen; in den letzten Jahren schwankte der Kurs zwischen 2,00 bis 2,40 Franks, Anfang 1905 stand er 2,35 Franks. Seit Ende der neunziger Jahre hat Kaiser Menelik versucht, den Mariatheresientaler durch Taler mit seinem Bildnisse — Meneliktaler —, die er in Paris prägen ließ, zu ersetzen. Diese Taler werden heute zum gleichen Kurse wie die Mariatheresientaler genommen; sie sind jedoch noch nicht sehr zahlreich.

Die Scheidemünzen Abessiniens, der halbe Meneliktaler = 2 Rubstücken, der Rub = $^1/_4$ Taler, der Piaster oder Mahallek = $^1/_{10}$ Taler, und die Kupfermünzen, die etwas kleiner als ein deutsches Markstück sind, und von denen 100 gleich 1 Taler wert sein sollten, haben sich im Innern des Landes nicht recht einbürgern können. Dagegen ist eine Patrone des in ganz Abessinien verbreiteten Gewehrs Gras (1870 bis 1874), die mit dem Stempel S. F. M. (société française de munition) versehen sein muß, und auch noch die von altersher als Tauschmittel benutzte Salzstange, die sogenannte amule (30 cm lang, 5 cm breit und dick) in Abessinien eine beliebte und gangbare Scheidemünze.

Als einziges Gewicht, das allgemein als Grundlage für Wägemaße dient, gilt in Abessinien das des Mariatheresientalers mit 27,77 g unter dem Namen »Okiet«; 12 Okiet sind 1 Nattir und 50 Nattir = 1 Frasila. Die Frasila, das hauptsächlich gebrauchte Gewicht, hat also 600 Talergewichte = 16,66 kg.

Als Maß wird, besonders im Getreidehandel, die »Daula« und die kleinere »Kunna« gebraucht; der Rauminhalt beider ist jedoch in den einzelnen Landesteilen verschieden.

Längenmaß ist der »Kint«, das ist die Länge eines Unterarmes bis zur Daumenspitze = 50 cm, der eigene Unterarm dient dem Verkäufer und Käufer zum Abmessen der Stoffe. Beim Messen von Baumwolle und Seide, aus denen die Hemden der Abessinier gefertigt werden, spielt die »Madda« (d. h. Länge) = 5 m eine Rolle.

Unbekannt ist in den meisten Landesteilen Abessiniens die Einteilung des Tages in Stunden; auch ein Wegemaß (Meile oder Kilometer) besteht nicht; indes findet in neuerer Zeit das Metermaß dort Eingang.

Der Kaffeehandel ist in Abessinien von großer Bedeutung; die Güte des Kaffees, die dem von Mokka gleichkommt, wird gerühmt.

Das Elfenbein wird in großen Massen ausgeführt. Die Jagd auf die wild lebenden Elefanten darf nur mit besonderer Erlaubnis des Kaisers ausgeübt werden, in dessen Händen auch der Hauptanteil am Elfenbeinhandel liegt.

Honig und Wachs werden in großen Mengen gewonnen; sie sind von sehr guter Beschaffenheit. Der Honig wird zur Herstellung des Tedsch, des Nationalgetränkes der Abessinier, verwandt; das Wachs dient zum Teil zu Beleuchtungszwecken, kommt aber auch zu einem großen Teile zur Ausfuhr.

Die Getreide-, Ölfrucht-, Gemüse- und Gewürzarten, ferner die zu medizinischen Zwecken verwendbaren Früchte (Kosso, Kalao, Gotschamo usw.), die Faserpflanze Sanseviera-Fiber und die Baumwollpflanze (Tit = Baumwolle) werden in Zukunft für die Ausfuhr Abessiniens vielleicht von Wichtigkeit werden.

Die neu gegründete »Abessinische Bank A. G.« mit einem Kapital von 500 000 £, das in 100 000 Aktien zu je 5 £ geteilt ist, und an deren Sicherstellung der Kaiser Menelik persönlich mit einer Einlage von mehreren Millionen Mariatheresientalern beteiligt ist, hat sich neben der eigentlichen Banktätigkeit die Förderung aller industriellen und Handelsunternehmungen in Abessinien zum Ziele gesetzt; sie soll mit Erlaubnis der abessinischen Regierung auch befugt sein, Banknoten auszugeben und Geld zu prägen.

Das Verkehrswesen bei den Römern und der Cursus publicus.[1])

Von Prof. Dr. Solbisky in Weimar.

Es ist eine merkwürdige Tatsache, daß die Literatur des Altertums, soweit wir sie aus den geschriebenen und geformten Denkmälern bis jetzt herzustellen vermögen, nur wenig unmittelbaren Aufschluß über den Verkehr der Alten gewährt. Die vielen hervorragenden Schriften aus jener Zeit über Staat, Gesetze, Regierungskunst und anderes enthalten fast nichts über diejenigen Seiten des öffentlichen Lebens, welche wir unter den Begriff der volkswirtschaftlichen Wissenschaften rechnen. Der philosophisch-ideale Standpunkt, wie z. B. in Platos »Politik«, oder der philosophisch-historische wie in Ciceros »Staat« und »Gesetze«, übten eine größere Anziehungskraft auf das Interesse aus. Man muß freilich den engen Gesichtskreis der Alten bedenken; sie bleiben in dem Begriff »Bürger und Staat« befangen, der Begriff »Mensch und Gesellschaft« liegt ihnen noch fern.

Aus der Spärlichkeit besonderer Nachrichten über das Verkehrswesen schließen zu wollen, im Altertume sei der Verkehr gering gewesen, wäre verfehlt; man darf sogar sagen: die Veranlassungen zur Ortsveränderung waren zahlreicher und mannigfaltiger als in unserer Zeit.

Schon sehr frühe waren hervorragende Kultusstätten zugleich die Knotenpunkte eines bedeutenden Verkehrs, so besonders im Orient. Die Formen der damaligen Gottesverehrung: Pilgerschaft, persönliche Darbringung von Opfern usw. verursachten einen starken Zusammenfluß von Menschen, mit welchem naturgemäß ein lebhafter Handelsverkehr verbunden sein mußte. Bei den Griechen verknüpften sich bekanntlich musische und gymnische Spiele mit der Verehrung berühmter Heiligtümer, so die pythischen, nemäischen, isthmischen und olympischen Spiele. Diese Versammlungen gestalteten sich zu regelmäßig wiederkehrenden großen Nationalfesten, zu denen mitunter das ganze reisige Griechenvolk zusammenströmte, und wo sich demnach ein reger persönlicher Verkehr entwickeln mußte. Bei den olympischen und pythischen Spielen kam noch gegen Ende des 2. Jahrhunderts n. Chr. fast ganz Griechenland zusammen. Auch die Orakelstätten waren in dieser Zeit noch sehr besucht.

In den frühesten Zeiten Italiens hielten am Tempel der Voltumna die fünfzehn Völker Etruriens regelmäßige Versammlungen ab, welche zugleich Messen waren, zu denen auch von anderen Völkerschaften Kaufleute sich einfanden, wie Livius berichtet. Ein ähnlicher Markt mit einem Heiligtume befand sich bei dem Haine Ferona am Berge Soracte, wo die Etrusker, Sabeller und Latiner zusammenkamen.

Wie der Kultus, so standen auch die politischen Einrichtungen mit dem Verkehrsleben in engem Zusammenhange. Das mündliche und öffentliche Verfahren in den Amts- und Gerichtshandlungen der alten Republiken war auf einen lebhaften persönlichen Verkehr begründet. Was Rom betrifft, so denke man nur an die verschiedenen Arten von Komitien, welche eine nach Hunderttausenden zählende Menge von Bürgern in Bewegung hielten.

---

[1]) Diese Abhandlung ist aus einem Vortrage hervorgegangen und macht keinen Anspruch auf wesentlich neue Ergebnisse. Deshalb ist auch die Quellenangabe im einzelnen meist unterblieben.

Nach Erledigung der politischen Angelegenheiten begann der freundschaftliche und geschäftliche Verkehr. Daß das öffentliche Leben in Rom auf dem Forum Romanum und den übrigen Plätzen sehr bewegt war, bedarf kaum der Erwähnung; war doch aus Rücksicht auf die Menge der Fußgänger in vielen Straßen der Wagenverkehr verboten, nur die Vestalinnen hatten das Vorrecht, sich eines Wagens zu bedienen. Jedoch soll hier nicht sowohl vom Stadt- als vielmehr vom Fernverkehre die Rede sein. Auch Reisen auf größere Entfernungen waren gewiß schon in der republikanischen Zeit häufig, namentlich aus Anlaß politischer Sendungen. Der Gebrauch dauernder diplomatischer Vertretungen bestand nicht; daher die häufige Abordnung von Gesandten, welche sich meist mit zahlreichem Gefolge auf die Reise begaben. Der Verkehr mittels Noten und Depeschen, wie er heute Sitte ist, wurde meist durch persönliche Verständigung ersetzt. Hierzu kommen nun die mit der Vergrößerung des Reichs immer häufiger werdenden Reisen der Statthalter und Beamten aller Art aus Rom in die Provinzen und umgekehrt. »Hochgestellte Männer«, sagt Epiktetes, »Senatoren, können wenig dem Haushalt obliegen, sondern müssen viel reisen, befehlend oder gehorchend, in höherem Auftrag, im Kriegsdienst oder behufs der Rechtspflege«. In der Kaiserzeit erreichten höhere Beamte gewiß selten das letzte Ziel ihrer Laufbahn, ohne in den verschiedensten Ländern umhergeworfen worden zu sein.

Ferner war die Zahl derer, die der Forschungstrieb und der Wunsch, ihre Kenntnisse zu erweitern, in fremde Länder führten, zu allen Zeiten groß. Das Bedürfnis, sich durch Anschauung zu belehren, war viel verbreiteter als in neueren Zeiten, besonders weil die Belehrung durch Bücherstudien bedeutend spärlicher, unzuverlässiger und schwerer war. Aber nicht nur die eigentlichen Fachgelehrten, wie Geographen, Kunst- und Altertumsforscher, Naturforscher und Ärzte, machten große Reisen, auch sonst führte das Streben nach vielseitiger Bildung und Belehrung die Leute zu weiten, oft gefahrvollen Wanderungen. Hier müssen wir auch der römischen Jugend gedenken, die auf längere Zeit das elterliche Haus verließ, um anderswo besseren Unterricht zu genießen; die Blüte der edlen römischen Geschlechter studierte besonders in Athen und Alexandria. Es wird erzählt, daß in der Kaiserzeit die Sprachreinheit der athenischen Einwohner durch das fortwährende Beherbergen junger Leute aus halb und ganz barbarischen Ländern gelitten habe. Anderseits führten auch die Gelehrten und Lehrer aller Fächer ein Wanderleben im eigentlichsten Sinne des Wortes. Besonders Rhetoren und Sophisten reisten beständig von einer Stadt zur anderen, um Unterricht zu erteilen und Vorträge zu halten. Auch Schauspieler, Gaukler und Wahrsager durchstreiften Land und Meer nach allen Richtungen.

Aber auch aus Wanderlust, aus Verlangen nach Veränderung und Unterhaltung wurden häufig Reisen unternommen. Sehr verbreitet war jener Hang zum Wandern, der Hadrian durch alle Provinzen seines Reichs führte, und der in ihm so mächtig war, »daß er alles, was er über irgendwelche Gegenden der Welt gelesen hatte, aus eigener Anschauung kennen lernen wollte«. Nur der Trieb, ins ganz Unbekannte vorzudringen, war im Altertume gering, und so blieb den Römern wie den Griechen die Erde nach allen Richtungen hin von nahen Grenzen umschlossen; über die Grenzen des römischen Reichs wagten sich, mit Ausnahme von Kaufleuten, wohl nur sehr wenige. Zu kleineren Ausflügen bot Italien eine große Anzahl anziehender Punkte in allen Richtungen. Seneca schildert, wie man durch kleine Streifereien zur See und zu Lande und fortwährenden Szenenwechsel dem Mißbehagen und der langen Weile zu entfliehen suchte. Ein sehr

großer Teil der Reisenden schlug die Appische Straße, »die Königin der Straßen«, ein, die von Rom in schnurgerader Richtung auf das Albanergebirge zu, von da nach Kampanien und nach den beiden Haupthäfen Puteoli und Brundisium führte. Das Ziel weiterer Reisen war besonders Griechenland, wo fast jeder Zollbreit Erde eine bedeutende Erinnerung aufzuweisen hatte; ferner Kleinasien und endlich besonders in späterer Zeit Egypten mit seinen Wundern und Geheimnissen. Daß schon zur Zeit der Republik die Italiker in großer Anzahl die Provinzen besuchten, können wir aus der Rede Ciceros pro lege Manilia entnehmen, in der er sagt, die Zahl der römischen Bürger in Kleinasien sei so groß und ihr Verkehr so wichtig, daß schon der Schutz desselben den Krieg gegen Mithridates rechtfertige.

Auf die Reiselust lassen sich auch Schlüsse ziehen aus dem Umfange der Zuschauerräume der Amphitheater, Theater und Zirkusse, deren es, abgesehen von der Weltstadt Rom, fast in jeder größeren Stadt des Reichs welche gab. Der Circus Maximus faßte nach seiner Erweiterung durch Cäsar über 300 000, das Kolosseum 87 000 Zuschauer; das Theater des M. Scaurus mit seinen 360 Säulen und 3000 Statuen bot nach Plinius Raum für 80 000 Personen. Capua, auf dessen Hauptstraße durch den Umsatz der Erzeugnisse des glücklichen Campaniens ein reges Leben herrschte, hatte eine Arena für ungefähr 100 000 Personen, und sogar Provinzialstädte wie Puteoli und Pompeji hatten solche Räume für etwa 20 000 Menschen. Es ist einleuchtend, daß so umfangreiche Theater nur in Erwartung des Zuströmens auswärtiger Zuschauer gebaut wurden. Zu den Schauspielen Cäsars soll von überallher eine solche Menschenmasse zusammengeströmt sein, daß ein großer Teil der Fremden auf Plätzen und Straßen Quartier in Zelten nehmen mußte.

Endlich waren auch Reisen zur Wiedererlangung der Gesundheit sehr häufig. Bei einer großen Zahl von Krankheiten empfahlen die Ärzte Seereisen und Veränderung des Klimas; aus Italien wurden die Schwindsüchtigen gewöhnlich nach Egypten geschickt, falls ihnen nicht der Aufenthalt in Nadelholzwäldern oder an einem hochgelegenen Orte in der Nähe der See geraten wurde. Galenus empfiehlt hierzu besonders Stabiä wegen seiner Lage, Luft, Vegetation und Viehzucht. Sehr groß war der Zudrang zu den oft mit Heilanstalten oder Traumorakeln verbundenen Tempeln der Heilgötter Aesculapius, Isis und Serapis. Der Gebrauch der Bäder war im Altertume häufiger, als man anzunehmen geneigt ist, und ein großer Teil der jetzt benutzten Heilquellen war schon damals bekannt.

Große Unternehmungen, wie Bauten von Wasserleitungen, Straßen, Häfen, Flotten, hielten ebenfalls eine zahlreiche Menschenmenge in Bewegung. Die Anlegung der marcischen Wasserleitung z. B. wurde an 3000 Baumeister vergeben, von denen jeder durch seine Sklavenschar seinen Teil an der Arbeit ausführen ließ. Diese Sklaven mieteten sie sich von den großen Händlern, welche auf den Märkten, besonders zu Panticapäum und Dioscurias am Schwarzen Meere, ihren Bedarf ergänzten. Strabo nennt diese beiden Orte die Versammlungsplätze der Völker, denn man konnte dort über 70 verschiedene Völkerschaften sehen. Die römischen Kapitalisten sandten große Sklavenscharen in ihre Pflanzungen auf Sizilien, in die großen Viehzüchtereien in Dalmatien und zu ihren Bergwerken in Spanien. Die Gesellschaften der Steuerpächter besorgten die erste Einnahme der Steuern in den Provinzen ebenfalls durch eine beträchtliche Zahl umherziehender Sklaven.

Hierzu kommt nun noch der rege Handelsverkehr zu Lande und zu Wasser. Die ganze Form des Handels bei den Alten begünstigte den

persönlichen Verkehr, ja sie war sogar an ihn gebunden. Es gab nur Warenhandel; der in unseren Tagen so bedeutende Geld- und Wechselhandel fiel weg. Papiergeld, Staatspapiere, Aktien und sonstige Effekten gab es bekanntlich nicht. Der Produzent oder Fabrikant war zugleich auch der Verkäufer seiner Erzeugnisse und Waren, mit denen er sich persönlich auf die Märkte begab, wie man es noch heute im Orient findet. Mit dem Produzenten und Händler bildete sogar der Frachtführer oft ein und dieselbe Person, was besonders im Seehandel vorkam. Das bei den Ausgrabungen in Ostia aufgefundene Bild eines Getreideschiffs zeigt uns die Person des Kaufmanns mitten im Schiffsvolke. Um sich über die Konjunkturen ferner Märkte zu unterrichten, mußte sich der Kaufmann persönlich dorthin begeben, ganz wie im Mittelalter vor Einrichtung der ersten regelmäßigen Posten die deutschen Kaufleute zu gleichem Zwecke nach Antwerpen, Brüssel, Amsterdam, Augsburg reisten. »Eile«, ruft Horaz dem Kaufmann zu, »daß dir in den Häfen keiner zuvorkomme und du die Geschäfte nicht verlierest«. Man mußte sich persönlich kennen lernen, ehe man in Handelsbeziehungen trat, während heute Millionen Menschen von Land zu Land, von Weltteil zu Weltteil in Geschäftsverbindung miteinander stehen, ohne sich nur ein einziges Mal im Leben zu sehen. Schon weil entferntere Völker ihre Sprachen gegenseitig nicht verstanden, war persönliche Zusammenkunft beim Handel nötig. Die Anzahl der Handelsartikel war im wesentlichen beschränkt, da große Teile der Erde noch unbekannt waren, und eine ganze Zahl Länder ziemlich gleichartige Verhältnisse von Klima und Boden aufwies. Ein Landtransport von Massengütern bestand, abgesehen von einigen besonderen Artikeln, wie norischem Salze und Eisen, wohl nicht, da man im Altertum infolge mangelhafter Kenntnis der Naturkräfte arm an technischen Hilfsmitteln war. Die Frachtwagen waren bei dem durchschnittlichen Zustande der Straßen so ungefüge, daß schon die Bewältigung des toten Gewichts einen ungewöhnlichen Aufwand von Zugkraft erheischte. Allerdings darf man nicht übersehen, daß der Frachtenverkehr größtenteils noch durch Lasttiere besorgt wurde; die Benutzung von Karren, die man als selbstverständlich voraussetzt, kam erst später mehr in Gebrauch. Auch muß man bedenken, daß das Imperium Romanum der Hauptsache nach ein Küstenland war, daß die Transporte der Massen, besonders die nach dem Zentrum, zur See stattfanden, und daß Sklavenscharen als Beförderungsmittel bereit standen. Im Abendlande scheint die Binnenschiffahrt im Dienste des Handelsverkehrs ziemlich entwickelt gewesen zu sein. Nach Strabo wurden alle bedeutenden Flüsse Spaniens mit Lastschiffen befahren. Von Gallien heißt es: »Das ganze Land ist von Flüssen durchströmt, und diese haben einen so geschickten Lauf, daß die Waren leicht aus einem Meere in das andere gebracht werden können, so daß man sie nur eine kleine Strecke zu Land weiter zu schaffen braucht.« Tatsächlich wurden die Waren von Massilia den Rhodanus aufwärts, und zwar unter Benutzung des von Marius angelegten Kanals, von dem noch die Rede sein wird, dann durch den Arar (Saône), zu Lande bis an die Sequana (Seine) und von hier über das Meer nach Britannien geschafft und ebenso umgekehrt. Lutetia (Paris) war ein wichtiger Stapelplatz, und sein splendidissimum corpus nautarum wird erwähnt. Ferner wurden die Waren von der Rhone in den Doubs und dann an den Rhein gebracht, wo eine lebhafte Schiffahrt stattfand. Auch die Handelsfahrzeuge auf der Ems und Elbe werden wiederholt erwähnt. Zu dem regelmäßigen Schiffahrtsverkehre gehörten vor allem die jährlich wiederkehrenden Fahrten der staatlichen Getreideflotten. Die Classis Africana und Alexandrina schafften

ungeheuere Massen Getreide nach dem Tiber. Außer dem Tiberhafen war der von Puteoli zwischen dem Pausilippo bei Neapel und dem misenischen Vorgebirge am besuchtesten; hier herrschte in der Kaiserzeit ein wahrer Weltverkehr. Innerhalb der weit in die See hinausreichenden Molen drängte sich Mast an Mast; hier sah man Schiffe von allen Küstenländern des Mittelmeers, aus Spanien, Sardinien und Afrika, wie aus Cypern, Phönizien und Egypten, und die Bevölkerung war stark mit orientalischen Elementen durchsetzt.

Fragen wir nun nach den Einrichtungen, die das Reisen erleichterten, so sind vor allem die vorzüglichen Straßen zu nennen, die das Reich nach allen Richtuugen durchzogen. Das erste, was die Römer taten, wenn sie in einem Lande festen Fuß fassen wollten, war die Errichtung von befestigten Lagern und die Anlegung von Verkehrswegen zwischen den eben besetzten und den bereits mit Rom verbundenen Gebieten. Die kriegerische Bevölkerung, die unwirtliche, oft kaum zugängliche Gegend, die Größe und noch mehr die Entfernung mancher Provinzen vom Mittelpunkte des Reichs machten ihre Eroberung und vollends die Befestigung und Erhaltung der römischen Herrschaft in solchen Gebieten ganz unmöglich ohne die Herstellung einer festen Verbindung. Mußten doch stets frische Truppen, Waffen, Proviant, Geld u. a. m. dahin befördert werden können, weil sonst die Besatzungen dem Untergange preisgegeben und die Provinzen verloren gegangen wären. Es waren also rein strategische und politische Beweggründe, welche diese festen Punkte und trefflichen Straßen anzulegen geboten; aber aus den Lagern und Kastellen wurden volkreiche Städte und aus den Heerstraßen Verkehrswege, welche die Kultur und den Wohlstand der Provinzen förderten. Es sind wohl kaum jemals bei Feldzügen die Heere so regelmäßig zur Herstellung neuer Verkehrswege, namentlich von Wasserstraßen verwendet worden, wie bei den Römern, obgleich nicht in Abrede gestellt werden soll, daß auch die großen Sklavenscharen bei solchen Arbeiten zur Verwendung kamen. So benutzte Marius im Cimbernkriege seine Legionen dazu, einen Wasserweg zum Meere herzustellen, da die Rhone verschlammt und die Zufuhr behindert war. Ein schiffbarer Kanal wurde zum Meere längs der Rhone gegraben und das Wasser des Flusses hineingeleitet. Die »Fossae Marianae« wurden später den Massiliern geschenkt und bildeten eine Hauptader des römisch-gallisch-britannischen Handelsverkehrs. Wenn von dem Baue neuer Straßen in den Geschichtswerken der Alten wenig die Rede ist, so beruht das vielleicht gerade darauf, daß solche Anlagen etwas ganz Gewöhnliches waren. Die Menge der Wege nahm natürlich bei der Vermehrung der besetzten und befestigten Punkte in den Provinzen, bei der Notwendigkeit, Steuern einzunehmen, alles zu überwachen, kurz gesagt, die Länder in allen ihren Teilen zu regieren, stetig zu, und hierdurch wurde auch eine Erleichterung und Vermehrung des Verkehrs herbeigeführt. In der republikanischen Zeit war es besonders der berühmte C. Gracchus, der durch seine Gesetzgebung wirksam zur Verbesserung des Straßennetzes beitrug; er bestimmte auch die möglichst gerade Richtung der Straßen. Von ihm rühren die Entfernungsbestimmungen durch Meilensteine her, welche auf je 1000 römische Schritt gesetzt waren. Das Zählen begann von dem Millarium aureum ab, jener vergoldeten Meilensäule am Fuße des Saturntempels, in unmittelbarer Nähe des umbilicus, des Mittelpunktes des Reichs. Auf seine Veranlassung wurden auch in Entfernungen von 10 bis 15 Schritt jene viereckigen Steine an die Ränder der Wege gesetzt, die beim Auf- und Absteigen von den Reittieren benutzt wurden, da man Steigbügel nicht kannte; diese sowie Sättel kamen

erst im 4. Jahrhundert in Gebrauch. Seit Cäsar wurden Straßenmessungen veranstaltet, und in der Kaiserzeit erleichterten Wegekarten und Stationsverzeichnisse mit Angabe der Entfernungen und Nachtquartiere den Verkehr in hohem Grade. Die Großartigkeit des Straßensystems, welches das ganze Reich umspannte, ist in der Tat des höchsten Lobes wert, und seine Überbleibsel sind am meisten geeignet, mit Ehrfurcht vor dem römischen Namen zu erfüllen. Doch soll nicht unerwähnt bleiben, daß man vielfach fälschlich den Ausbau des ganzen Straßennetzes schon für die Zeit des Augustus vorausgesetzt und wohl auch von der technischen Vollkommenheit der ersten Straßen sich übertriebene Vorstellungen gemacht hat, worauf wir später wieder zurückkommen werden.[1])

Wie lebhaft auch schließlich der Verkehr in dem großen römischen Reiche sein mochte, irgendwelche Posteinrichtung gab es bis zur Kaiserzeit nicht. Spuren einer Organisation des Privatfuhrwesens haben sich wenigstens in Italien erhalten. Die Vermieter von zweirädrigen (cisiarii von cisium), seltener vierrädrigen Wagen und von Zugtieren (jumentarii) bildeten in mehreren Städten Innungen, wie wir besonders aus inschriftlichen Zeugnissen wissen. In einer Parodie eines Catullischen Gedichts wird ein Fuhrherr Sabinus scherzhaft besungen, der sich rühmt, daß keines fliegenden Wägelchens Ungestüm ihn überholen könne. Doch wurde die Benutzung der Wagen erst in der Kaiserzeit allgemeiner.

Gehen wir nun im Anschlusse hieran auf die Art des Reisens etwas näher ein. Einfache Reisende zogen zu Fuß oder mit geringem Gepäck auf einem Maultier oder zu Pferde ihre Straße; auch wenig begüterte meist in Begleitung eines oder mehrerer Sklaven. Seneca hatte einmal den Einfall, eine Reise nach sehr bescheidenem Zuschnitt einzurichten. Auf einem Bauernwagen, dessen Lenker barfuß ging, fuhr er mit einem Freunde ohne Gepäck und mit so geringer Dienerschaft, daß ein Wagen sie aufnehmen konnte. Sollte geruht werden, so legte man ihm eine Matratze auf die Erde; von zwei Regenmänteln diente der eine als Überzug, der andere als Decke. Die Mahlzeit konnte nicht einfacher sein; doch fehlte dabei niemals die Schreibtafel zum Aufzeichnen von Bemerkungen und Gedanken. So hatte er einige sehr glückliche Tage verlebt, und die Reise hatte ihn gelehrt, wieviel Überflüssiges wir eigentlich besitzen. Sonst reisten Personen höheren Standes nicht leicht ohne zahlreiche Dienerschaft und großes Gepäck. Dies war schon zur Zeit der Republik gewöhnlich und die Üppigkeit hatte schon damals Platz gegriffen. Dies steigerte sich bekanntlich unter den Kaisern aufs äußerste. Nero soll nie anders als mit 1000 Karossen gereist sein; die Hufeisen der Maultiere waren von Silber, die Treiber, Vorreiter und Läufer aufs reichste geschmückt. Die Einrichtung der Wagen war nicht nur bequem, sondern raffiniert. Man konnte darin lesen, und zwar dienten als Lektüre statt der nur auf einer Seite beschriebenen, unbequemen Papyrusrollen handliche, auch größere Schriften enthaltende Pergamentbücher. Martial rät seinen Lesern, sich für Reisezwecke eine solche Miniaturausgabe auf Pergament zu kaufen. Auch schreiben konnte man im Wagen; so hatte z. B. der ältere Plinius stets einen Stenographen bei

---

[1]) »Die Römer erlernten die Bautechnik im 3. Jahrhundert v. Chr. und entwickelten den Straßenbau im Laufe der folgenden fünf Jahrhunderte zu einer mustergültigen Höhe; in der Großartigkeit der ineinander greifenden systematischen Anlage, in der kostspieligen Horizontalität der Gefällsnivellierung sowie in dem geradlinigen Baue bietet das römische Straßennetz eine hübsche Parallele mit der modernen Eisenbahn.« (Handwörterb. der Staatswissensch., hgg. von Conrad, Elster, Lexis, Loening; 2. Aufl., Bd. 7, S. 403.)

sich, dessen Hände im Winter durch lange Ärmel gegen Kälte geschützt waren. Auch zum Schlafen war der Wagen bisweilen eingerichtet. Claudius hatte einen Wagen mit befestigten Würfelbrettern, auf denen man im Fahren spielen konnte. Commodus ließ Vorrichtungen zum Drehen der Sitze anbringen, um die Sonnenstrahlen abzuwenden oder einen kühlen Luftzug aufzufangen, und andere zur Messung des zurückgelegten Weges und zum Anzeigen der Stunden. Frauen von Stand reisten gewöhnlich in Sänften; doch auch Männer bedienten sich dieser. Augustus reiste nach Sueton seines schwächlichen Körpers wegen meist in der Sänfte, Verres benutzte eine von acht Männern getragene, deren Kissen mit Rosenblättern aus Malta gestopft waren. Der Umfang und die Üppigkeit der Reiseanstalten hatten ihren Grund teils im Sklavenwesen, teils in der Mangelhaftigkeit der Gasthäuser.

Was den Verkehr zur See anlangt, so gab es Passagierschiffe in unserem Sinne nicht, sondern man benutzte die Fahrten der Handelsschiffe in ausgiebigem Maße. So befanden sich z. B. auf dem Schiffe, mit welchem der Apostel Paulus von Alexandria nach Puteoli fuhr, 270 Personen. Die Seefahrten waren allerdings fast ganz auf die gute Jahreszeit beschränkt; die Schiffahrt ruhte vom 11. November bis zum 5. März. Den Gefahren einer winterlichen Seereise setzte sich zwar niemand ohne dringende Veranlassung aus; doch verschloß das Wüten der Stürme, wie Plinius sagt, das Meer keineswegs völlig. Ovid mußte sich z. B. zu Anfang des Dezembers nach Tomi einschiffen und hatte mit Sturm zu kämpfen. Besonders in sternenhellen Nächten wurden Seefahrten gemacht. Der Steuermann bestimmte den Lauf des Schiffes nach dem Stande der Gestirne, denen auch die Reisenden vor der Abfahrt ihre Verehrung bezeigten. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Schiffe läßt sich aus der Zusammenfassung aller bezüglichen Nachrichten ziemlich genau ermitteln (sie betrug 4 bis 6 Seemeilen in der Stunde und ist im ganzen Altertume dieselbe geblieben).

(Schluß folgt.)

Oberweserschiffahrt.

Von Postinspektor Krimphove in Crefeld.

Als Oberweser bezeichnet man nach altem Sprachgebrauche den Lauf der Weser von ihrem Ursprung aus dem Zusammenflusse der Werra und Fulda bei Hannoversch-Münden bis Bremen. Es ist dies, da die auf der Unterweser heimische Weserseeschiffahrt flußaufwärts nie über Bremen hinausgegangen ist, der ausschließlich der Binnenschiffahrt dienende Teil des Flusses. Schon früh finden wir Spuren einer Schiffahrt auf der Oberweser. Solange es keine Eisenbahnen, ja nicht einmal gehörig unterhaltene Landstraßen gab, war der Oberweserschiffsverkehr noch viel umfassender und auch in mancher Beziehung von größerer Wichtigkeit als jetzt, wenngleich die damalige Tragfähigkeit der Fahrzeuge und Menge der beförderten Güter mit den jetzigen Verhältnissen nicht verglichen werden können. Damals bildete die Weser mit ihren Quell- und Nebenflüssen Werra, Fulda und Aller die Haupthandelsstraße, auf der ein großer Teil von Hannover, Westfalen, Hessen und Thüringen, zeitweise auch von Süddeutschland seine Erzeugnisse, besonders Getreide, Holz, Salz, Töpfer-, Glas- und Stein-

waren sowie Leinen seewärts nach Bremen und der Unterweser sandte, um dafür die über die See eingehenden Kolonial- und Materialwaren zu erhalten. Diese Verhältnisse haben sich im Laufe der Zeit wesentlich geändert; in ihrer jetzigen Gestalt ist die Oberweserschiffahrt ein Kind neuerer, ja neuster Zeit. Der Übergang aus den früheren in die bestehenden Verhältnisse, wie er sich im Laufe des vorigen Jahrhunderts vollzogen hat, bietet so viel des Interessanten, daß es sich wohl lohnt, näher darauf einzugehen.

Im Anfange des 19. Jahrhunderts stand die Schiffahrt auf der Oberweser nebst den Quell- und Nebenflüssen in hoher Blüte. Sie erstreckte sich über Aller und Ocker bis Braunschweig, über Aller und Leine bis Hannover, auf der Werra bis weit ins Thüringische, auf der Fulda bis über Cassel hinaus. Als der Rhein während der damaligen Kriegswirren längere Zeit gesperrt war, ging sogar der Warenzug von und nach Süddeutschland bis zur Schweiz zum großen Teile über die Weser.

Die Haupthandels- und Speditionsplätze des Flußgebiets waren Bremen und das infolge Änderung der Verhältnisse inzwischen ganz von seiner früheren Bedeutung herabgesunkene Hannoversch-Münden. Beiden mußte damals schon durch ihre natürliche Lage — Hannoversch-Münden am Zusammenflusse der Werra und Fulda, Bremen am Beginne des für Seeschiffe fahrbaren Weserteils — ein starker Umschlagverkehr zufallen; sie erhielten eine noch größere Bedeutung durch ihr Stapelrecht, kraft dessen alle davon betroffenen Güter bei der Durchfuhr niedergelegt und eine Zeitlang feilgehalten werden mußten. Hannoversch-Münden hatte ein anerkanntes Niederlagsrecht auf Waren jeder Art, Bremen auf Getreide, Bier und Wein. Bremen beanspruchte dieses Recht auch für Holz, Steinkohlen und Steine, ebenso wie Minden (Westf.) für Getreide, ohne jedoch hiermit allgemeine Anerkennung finden zu können.

Die Schiffahrt wurde vorwiegend vom sogenannten Oberland aus betrieben, wo in Vlotho und Hannoversch-Münden alte Schiffergilden bestanden, die früher das ausschließliche Schiffahrtsrecht unterhalb und oberhalb Hameln ausgeübt hatten. Dieses Recht war allerdings mit der Zeit außer Übung gekommen, immerhin hatte sich namentlich die Mündener Gilde gewisse Vorrechte in der Zahl der Schiffe usw. bewahrt. U. a. war ihren Mitgliedern auch die Fuldaschiffahrt noch ausschließlich vorbehalten. Die Fahrten erfolgten mit ganzen Schiffszügen, bestehend aus zwei oder drei Fahrzeugen von verschiedener Größe, denen nach Bedarf leere Schiffe zum Leichtern angehängt wurden. Ein solcher Schiffszug wurde eine Mast genannt, die Fahrzeuge bezeichnete man als Bock, Hinterhang und Bulle. Ein Bock hatte durchschnittlich 60, ein Hinterhang 55, ein Bulle etwa 20 t Tragfähigkeit. Alle Schiffe waren, dem schlechten Zustande des Fahrwassers entsprechend, fest gebaut und hatten infolgedessen einen solchen Tiefgang, daß sie trotz ihres geringen Fassungsvermögens bei nicht ganz günstigem Wasserstande nur zum Teil beladen werden konnten. Im Jahre 1783 gab es 66 Oberweserschiffer mit 47 Böcken, 63 Hinterhängen und 77 Bullen; außerdem betrieben von Hannoversch-Münden aus noch 19 Schiffer mit 23 Fahrzeugen die Werra- und Fuldaschiffahrt. Die Zollstelle in Dreye oberhalb Bremen wurde 1783 von 321, 1784 von 372 Schiffen passiert.

Den beiden erwähnten Schiffergilden war auch fast ausschließlich die Unterhaltung des Fahrwassers überlassen. Sie erhoben zu diesem Zwecke eine Schiffahrtsabgabe, die jedoch zur Bestreitung der Kosten für größere Arbeiten nicht ausreichte. So beschränkte sich ihre Tätigkeit im wesentlichen darauf, Sand- und Geschiebebänke mit dem Wasserpfluge passierbar

zu machen sowie Steine, Baumstämme und ähnliche Schiffahrtshindernisse mit der sogenannten Teufelsklaue aus der Fahrrinne zu entfernen. Die Uferstaaten taten so gut wie nichts für die Schiffahrt. Da kann es nicht wundernehmen, daß das Flußbett völlig verwildert, voll natürlicher und künstlicher Hindernisse war. Im Jahre 1816 zählte man bei einer Umfrage unter den Schiffern über hundert schlechte Stellen im Fahrwasser der Weser, darunter verschiedene zum Fisch- besonders Aalfang hergerichtete Wehre. Ein Haupthindernis der Oberweserschiffahrt, das den Fluß förmlich in zwei Hälften teilende Mühlen- und Fischwehr bei Hameln, hatte die hannoversche Regierung nach langem Drängen der beteiligten Kreise im Jahre 1734 durch den Bau einer Schleuse passierbar machen lassen. Seitdem konnte wenigstens auf der ganzen Oberweser ein durchgehender Verkehr stattfinden, während früher alle Schiffe bei Hameln entladen, mit großer Mühe und Gefahr durch einen Durchlaß des Wehrs, das sogenannte Hohl- oder Fiehrloch, gebracht und auf der andern Seite wieder beladen werden mußten. Ein anderes ähnliches Hindernis, das die Werra für die Weserschiffe sperrende Mühlenwehr bei Hannoversch-Münden bestand noch in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts.

Nicht geringe Schwierigkeiten bereitete auch die Fortbewegung der Schiffe, soweit man sich nicht von der Strömung treiben lassen konnte. Bis zur Einführung der Dampfschleppschiffahrt wurden die Kähne auf der Bergfahrt vom Ufer aus gezogen. Anfangs bediente man sich hierzu ausschließlich der Menschenkraft, später wurden in zunehmendem Maße Pferde benutzt, jedoch war der Pferdezug noch bis zum Jahre 1814, teilweise bis 1818 für weite Uferstrecken, so von Bremen bis Landesbergen (118 km), völlig untersagt. Dabei lief der Leinpfad häufig wechselnd bald auf dem linken bald auf dem rechten Ufer und war an vielen Stellen schlecht instandgehalten, durch Sümpfe und Moräste unterbrochen.

Trotzdem aus öffentlichen Mitteln so wenig für die Schiffahrt geschah, wurde sie mit hohen Zöllen und andern Abgaben belastet. Die Zollstellen folgten sich in kurzen Zwischenräumen; auf der nur 367 km langen Strecke von Bremen bis Hannoversch-Münden waren ihrer, abgesehen von Bremen, nicht weniger als 22, davon 12 hannoversche, 5 preußische, 1 lippische, 3 hessische und 1 braunschweigische. Die daneben unter den verschiedensten Namen erhobenen sonstigen Abgaben erreichten fast den Betrag der Zölle.

Eine Fahrt von Bremen nach Hannoversch-Münden war unter diesen Umständen kein einfaches Unternehmen. Nachdem das Verladegeschäft beendet war, wurde ein starker Mastbaum in das vorderste Schiff gesetzt, der zur Befestigung der Zugleine diente. Ein Schiffszug erforderte 40 bis 70 Leinenzieher oder 8 bis 12 und mehr Pferde. Bei dem schlechten Zustande der Leinpfade und der Fahrrinne ging die Reise nur langsam vonstatten. Die Zieher hatten oft große Umwege zu machen, um brückenlose Bäche und sumpfige Wegestrecken zu überwinden, während an den seichten Stellen des Flußbetts die Schiffe geleichtert werden mußten. Außerdem entstand an jeder Zollstelle ein stunden-, ja tagelanger Aufenthalt, so daß die ganze Fahrt etwa 30, nach vollständiger Durchführung des Pferdezugs immer noch 18 bis 20 Tage in Anspruch nahm und an Zuglöhnen, Zöllen, Abgaben und sonstigen Kosten für die verhältnismäßig geringe Ladung eine bedeutende Summe erforderte.

Wenn die Oberweserschiffahrt trotzdem bestehen und noch im Anfange des vorigen Jahrhunderts zu großer Blüte gelangen konnte, so lag das vor allem daran, daß der Landtransport damals bei dem schlechten Zustande der Wege und den sonstigen Schwierigkeiten noch langsamer und

kostspieliger war, während die konkurrierende Rheinschiffahrt zeitweise stockte. Die Verhältnisse hatten auch keinen langen Bestand. Mit dem Freiwerden der Rheinschiffahrt nahm der süddeutsche Handel wieder seinen alten Weg; als dann im Laufe der Jahre empfindliche Mißstände bei der Oberweserschiffahrt einrissen, knüpften sogar die Handelsstädte des eigentlichen Wesergebiets mit den Rhein- und Elbhäfen Verbindungen an. Insbesondere von Hamburg gelangten Waren unter Mitbenutzung der Elbe nach Celle, Hannover, selbst Minden (Westf.) und Hameln.

Jene Mißstände hatten ihren Grund in der mangelhaften Organisation der Oberweserschiffahrt, nicht minder aber darin, daß während der günstigen Jahre die Zahl der Schiffer über den gewöhnlichen Bedarf hinaus zugenommen hatte. Infolgedessen lagen, nachdem der Verkehr wieder abgenommen hatte, namentlich in Bremen gewöhnlich viel mehr Schiffe zur Beladung, als nach dem Umfange der vorhandenen Fracht erforderlich waren, so daß es Wochen, ja Monate dauerte, ehe eine Ladung vollständig war. Um den kostspieligen Aufenthalt abzukürzen, unterboten sich die Schiffer aufs äußerste und verluden, was sich ihnen bot, ohne Rücksicht auf das eigentliche Ziel ihrer Fahrt. Waren sie dann endlich zur Abfahrt fertig, so fehlte es bei dem regellosen Betriebe nicht selten an Zugkräften. Um nur endlich fortzukommen, zahlten zuletzt die Schiffer jeden geforderten Lohn. Unter diesen Verhältnissen mußten sie bei manchen Fahrten mit Verlust arbeiten. Um sich schadlos zu halten, trieben sie, wenn der vorhandene Schiffsraum für die Ladung nicht reichte, die Frachten unverhältnismäßig in die Höhe und überluden außerdem ihre Schiffe derart, daß sie über die seichten Stellen des Fahrwassers nur mit Schwierigkeiten und großem Zeitverluste hinwegkamen. Dabei blieb ihre Lage immer gedrückt. Dies wirkte auch auf die Schiffsmannschaft zurück, welche, schlecht bezahlt, teilweise aus minderwertigen Elementen bestand, die unterwegs die Ladung beraubten und verfälschten.

Für den Handel waren die zeitweiligen niedrigen Frachten nicht unerwünscht, ihre Unregelmäßigkeit machte es jedoch unmöglich, daraus gehörig Vorteil zu ziehen, während anderseits die Langsamkeit und Unsicherheit der Beförderung namentlich bei dem scharfen Wettbewerbe vom Rheine und von der Elbe her die Versendung mancher Waren über die Oberweser völlig ausschloß. Ähnliche Mißstände waren auch schon früher zutage getreten, die dagegen ergriffenen Maßnahmen hatten, abgesehen von einer seitens der beteiligten hannoverschen Städte 1802 für die Aller- und Leineschiffahrt eingerichteten Reihefahrt, bisher keinen Bestand gehabt. Als nun die Verhältnisse auf der Weser immer unhaltbarer wurden, traten im Jahre 1815 Vertreter der Kaufmannschaften von Bremen und den meisten größeren Oberweserorten zusammen, um Abhilfe zu schaffen. Das Ergebnis ihrer Beratungen war das Oberländische Weser-Schiffahrts-Regulativ vom 25. August 1815.

Es war dies eine freie Vereinbarung zwischen den beteiligten Handelsständen, der jeder Kaufmann und jeder Schiffer beitreten konnte, sofern er sich den darin getroffenen Bestimmungen unterwerfen wollte. Die Teilnehmer bildeten eine Art loser Vereinigung, dergestalt, daß die Kaufleute nur mit den betreffenden Schiffern verladen, die Schiffer nur von den betreffenden Kaufleuten Frachten übernehmen durften. Zuwiderhandlungen zogen u. U. den Ausschluß nach sich, der für einen Schiffer endgültig war, für die Kaufleute bei Zahlung einer angemessenen Buße rückgängig gemacht werden konnte. Das Regulativ vereinigte die beitretenden Schiffer, deren Amt sich in der Familie forterben sollte, zu Gesellschaften, die einen

regelmäßigen Verkehr — Reihefahrten — zwischen Bremen und je einem bestimmten Teil der Oberweser zu unterhalten hatten. Der Mündenschen Weserschiffahrts-Gesellschaft waren die Häfen jenseits Höxter bis Hannoversch-Münden, der Hamelnschen die Strecke von Hameln bis Höxter einschließlich und der Preußisch-Mindenschen von Minden (Westf.) bis vor Hameln zugeteilt. Um den Uferstaaten jede Veranlassung zu nehmen, etwa im Interesse ihrer Untertanen gegen die getroffene Einrichtung Widerspruch zu erheben, war bei jeder Gruppe nach Maßgabe der verschiedenen Interessen genau festgesetzt, in welchem Verhältnisse die Angehörigen der einzelnen Staaten unter den Schiffern vertreten sein sollten. Von den verschiedenen Gesellschaften durfte in feststehender Reihenfolge zur Zeit immer nur ein Mitglied in Bremen laden. Die Zahl der für die einzelnen Fahrten zu verwendenden Schiffe war derart festgesetzt, daß wenigstens alle 8 Tage ein Schiffszug jeder Gesellschaft abgehen konnte. Um eine unverzögerte Fahrt sicherzustellen, enthielt das Regulativ ferner genaue Bestimmungen über die Größenverhältnisse der Schiffe und die je nach dem Wasserstand einzuhaltende Ladegrenze. Auch war die Dauer der Fahrten im einzelnen festgesetzt. Die Frachten waren nach dem Wasserstand und der Art der Güter derart bemessen, daß sie dem Schiffer einen auskömmlichen Gewinn sicherten. Um der Schiffahrt ein zuverlässiges Personal zuzuführen und zu erhalten, wurde eine Pensionskasse für ausgediente Schiffer geschaffen, der u. a. die für Verfehlungen gegen das Regulativ zu zahlenden Bußen zuflossen. Eine in Bremen eingerichtete »Oberländische Weser-Reihe-Schiffahrts-Direktion« hatte die Durchführung der getroffenen Bestimmungen zu überwachen. Sie eröffnete zu diesem Zwecke ein Verladungskontor, bei dem alle mit den Reihefahrten zu befördernden Güter angemeldet werden mußten. Das Regulativ, das wiederholt durch Nachträge ergänzt und 1822 völlig neu durchgesehen wurde, fand großen Beifall und brachte, nachdem die Übergangsschwierigkeiten überwunden waren, unter starker Beteiligung von Schiffern und Kaufleuten der Oberweserschiffahrt für längere Zeit die erwünschte Ordnung und Regelmäßigkeit. Eine sichere Grundlage für ihre weitere Entwickelung schaffte jedoch erst die Weserschiffahrtsakte vom 10. September 1823.

Die Weserschiffahrtsakte wurde auf einer Konferenz von Vertretern der Uferstaaten zu Minden (Westf.) vereinbart, um die Grundsätze der Wiener Kongreßakte vom 7. Juni 1815 § 108 bis 116 über die Schiffahrt der in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennenden oder durchströmenden Flüsse zur Durchführung zu bringen. Sie erklärte die Schiffahrt auf der Weser von ihrem Ursprung aus dem Zusammenflusse der Werra und Fulda bis ins offene Meer und umgekehrt in bezug auf den Handel für völlig frei, hob alle ausschließlichen Berechtigungen, auf der Weser Frachtfahrt zu treiben, und alle aus solchen Privilegien hervorgegangenen Vergünstigungen auf und beseitigte alle Stapel- und Zwangsumschlagsrechte besonders der Städte Bremen, Minden (Westf.) und Hannoversch-Münden. Die Ausübung der Weserschiffahrt wurde durch die Akte jedem gestattet, der, mit geeigneten Fahrzeugen versehen, dazu nach vorhergegangener Prüfung die Erlaubnis seiner Landesobrigkeit erhalten hatte. Die Einrichtung von Reihefahrten blieb den Handelsständen der Weserstädte nur unter gewissen Bedingungen gestattet, die eine Monopolbildung verhindern und eine anteilmäßige Beteiligung der verschiedenen Staatsangehörigen sichern sollten. Von besonderer Wichtigkeit war die Neuregelung der Abgabenerhebung. Die gesamten auf der Strecke Bremen–Münden zur Erhebung gelangenden Zölle und sonstigen Auflagen wurden

in eine gemeinsame Schiffahrtsabgabe »Weserzoll« umgewandelt, die höchstens 315 Pfennig für das Schiffspfund = 300 Pfund betragen durfte. Davon entfielen auf Preußen 59, Hannover 126, Hessen 41, Braunschweig 16, Lippe 13 und Bremen 60 Pfennig. Die Abgabe war nach dem Bruttogewichte, bei Flüssigkeiten und sonstigen im allgemeinen nicht nach Gewicht gehandelten Waren nach festen Normalgewichtsätzen zu erheben, soweit nicht die Verzollung nach dem wirklichen Gewichte vorgezogen wurde. Bestimmte Waren unterlagen zum Schutze der innern Industrie und der Ausfuhr nur einem auf $^1/_2$, $^1/_4$, $^1/_8$, teilweise $^1/_{24}$ herabgesetzten Zolle; auch für Lebensmittel, schwere und geringwertige Waren waren niedrigere Sätze festgesetzt. Die Zahl der Hebestellen wurde auf 11 vermindert: Bremen, Dreye, Stolzenau, Minden (Westf.), Eder, Rinteln, Hameln, Holzminden, Beverungen, Lauenförde und Gießelwerder. Die Eingangs-, Ausgangs- und Verbrauchssteuern der Uferstaaten blieben von diesen Bestimmungen unberührt, ebenso die Hafen-, Kran-, Wage- und Niederlagegebühren, jedoch mußten diese bei allen auf der Weser und ihren Nebenflüssen beheimateten Schiffen gleichmäßig berechnet werden.

Im weiteren verpflichteten sich die eine Hoheit über das Weserstrombett ausübenden Staaten durch die Weserschiffahrtsakte, in den Grenzen ihres Gebiets alle im Fahrwasser der Weser sich findenden Schiffahrtshindernisse unverzüglich auf ihre Kosten wegräumen zu lassen und keine die Sicherheit der Schiffahrt gefährdenden Strom- oder Uferbauten zu gestatten, ferner auch den Leinpfad überall in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten.

Die Anwendung der Weserschiffahrtsakte auf die das Gebiet verschiedener Staaten trennenden oder durchströmenden Nebenflüsse blieb der besonderen Vereinbarung unter diesen Staaten überlassen; von Zeit zu Zeit sollten in einer der Weserstädte Revisionskommissionen zusammentreten.

Die Weserschiffahrtsakte trat am 1. März 1824 in Wirksamkeit. Sie befreite die Schiffahrt von vielen Beschränkungen und Lasten, ging aber nicht weit genug, da sie die von allen Beteiligten am drückendsten empfundene Belastung der Schiffahrt, die hohen Abgaben, nur in etwas veränderter Form als »Weserzoll« bestehen ließ. Die Oberweserreiheschiffer benutzten die für sie angeblich mit erhöhten Leistungen verbundene Neuregelung der Schiffahrtsabgaben, einen Frachtzuschlag zu verlangen, der ihnen notgedrungen gewährt werden mußte. Auch nachdem der Weserzoll gleich von der ersten Revisionskommission mit Wirkung vom 1. Mai 1826 ab auf $^3/_4$ seines Betrags = $236^1/_4$ Pfennig für 300 Pfund herabgesetzt und zugleich die Normalgewichtstabelle und die Anwendung der besonderen Ermäßigungen anderweit geregelt worden waren, hörten die Schiffer nicht auf, unter den verschiedensten Vorwänden, wie Steigerung der Lebensmittelpreise, der Vorspannkosten usw., weitere Frachterhöhungen zu verlangen, so daß es zeitweise sogar zu einer Auflösung der Reihefahrten kam. Allerdings wurden diese bald wieder eingerichtet, jedoch blieb eine größere Anzahl von Schiffern außerhalb und bildete Konkurrenzunternehmungen. Um die Reiheschiffahrt möglichst zu stützen, gründete im Jahre 1833 die Bremer mit der Mündener Kaufmannschaft die »Vereinte Allgemeine Assekuranz-Anstalt für die Oberweser-Schiffahrt«, die den konkurrierenden Schiffern nicht zugängig sein sollte. Diese Anstalt war als Aktien-Gesellschaft eingerichtet und übernahm unter Verzicht auf Gewinn die Versicherung der sich über die Oberweser bewegenden Güter zu sehr niedrigen Sätzen. Die Aktionäre leisteten von vornherein keine Bareinzahlungen, sondern verpflichteten sich nur, für solche Schäden aufzukommen, welche in dem aus den Prämien anzusammelnden Reservefonds keine Deckung fänden. Die

Einrichtung bewährte sich sehr, konnte aber die gestörte Einheitlichkeit des Oberweserschiffahrtsbetriebs nicht wieder herstellen.

Im übrigen dauerte es auch längere Zeit, ehe die Bestimmungen der Weserschiffahrtsakte, besonders über die Instandhaltung des Fahrwassers und des Leinpfads, wirklich zur Durchführung gelangten. Hannover z. B. weigerte sich lange hartnäckig, den übernommenen Verpflichungen nachzukommen und bestritt überhaupt das Bedürfnis nach Verbesserung der Schiffahrtseinrichtungen, und zwar, wie allgemein angenommen wurde, um den Frachtfuhrverkehr zu heben, von dem die Regierung sich größere Vorteile für das Land versprach als von der Schiffahrt. Aus ähnlichen engherzigen Rücksichten blieb auch trotz aller Bemühungen, namentlich der Bremer Interessenten, die Werra durch das Mündener Wehr für die Weserschiffe verschlossen, obwohl eine bei den damaligen Verhältnissen sehr wohl mögliche durchgehende Weser-Werraschiffahrt voraussichtlich einen großen Teil des süddeutschen Handels an sich gezogen hätte. Der hannoverschen Regierung lagen die Interessen ihrer von dem Umschlagverkehre lebenden Stadt Münden näher als das Wohl weiter Landstriche, die anderen Staaten angehörten. Es kam schließlich, nachdem die Warendurchfuhr durch die Niederlande dank den Bemühungen des erstarkenden Deutschen Zollvereins endlich frei geworden war, so weit, daß die Bremer Kaufleute ihre nach Süddeutschland bestimmten Güter trotz des großen Umwegs billiger und kaum weniger schnell über Rhein und Main als über die Weser leiten konnten.

Erst die Einführung der Dampfkraft bei der Oberweserschiffahrt sollte hier wie auf vielen anderen Gebieten freiere Bahn schaffen. Der erste Versuch einer Dampfschiffahrt wurde auf der Oberweser schon 1819 durch den Bremer Kaufmann Friedrich Schröder gemacht. Dieser ließ hierfür einen eigenen Dampfer bauen, den »Herzog von Cambridge«. Das Schiff machte auch eine Fahrt von Bremen nach Hannoversch-Münden und zurück; die dabei gewonnenen Erfahrungen zeigten aber, daß der Versuch verfrüht war. Das Schiff gebrauchte für die Bergfahrt 11 Tage und mußte an vielen Stellen mit Hilfe von Pferden, Leinenziehern und Kabelars (Drahtseile zum Ankerheben) über die Untiefen gezogen werden. Die Rückfahrt dauerte 4 Tage. Die Ergebnisse waren so wenig ermutigend, daß das Unternehmen aufgegeben, und das Schiff in die Unterweserfahrt eingestellt wurde. Erst Ende der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts, als namentlich von Bremen aus große Anstrengungen zur Hebung der Oberweserschiffahrt gemacht wurden, tauchte der Gedanke in etwas veränderter Form wieder auf. Bremer und Mindener Interessenten gründeten die »Ober-Weser-Dampfschiffahrt-Aktien-Gesellschaft« zur Einrichtung einer Dampferverbindung zwischen Bremen und Minden (Westf.), die besonders auch das Schleppen der Weserkähne übernehmen sollte. Die Gesellschaft setzte im Jahre 1836 den Dampfer »Friedrich Wilhelm III« in Fahrt, jedoch konnte sich auch dieses Unternehmen nicht halten. Bei niedrigem Wasser vermochte das Schiff die seichten Stellen des Fahrwassers, besonders die berüchtigten Liebenauer Steine, nicht zu überwinden, bei Hochwasser erwies sich die Brücke bei Hoya als zu niedrig, auch waren die Maschinen der starken Strömung nicht gewachsen. Die Gesellschaft löste sich deshalb bald wieder auf. Nunmehr faßte man den Plan, vorläufig nur einen Schleppdampferdienst von Bremen bis Hoya einzurichten, und zwar ausschließlich für die Hochwasserzeiten, in denen die Schiffahrt bisher wegen Überschwemmung der Leinpfade völlig geruht hatte. Die zu diesem Zwecke neugegründete »Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser« setzte im Jahre 1839 den Dampfer »Roland« in Betrieb.

Inzwischen bemühten sich die hannoverschen Oberweserstädte, namentlich auf Betreiben von Bremen aus, bei ihrer Regierung um die Beseitigung der Schiffahrtshindernisse. Der Umbau der Hoyaer Brücke wurde daraufhin auch in Angriff genommen, im übrigen blieb aber vorläufig alles beim alten. Da bildete sich im Jahre 1842 unter starker Beteiligung von Bremer Kapital eine neue Gesellschaft zum Betriebe der Dampfschiffahrt auf der Oberweser, die »Gesellschaft der vereinten Weser-Dampfschiffahrt«. Auch in den Oberweserstädten zeigte sich großes Interesse für dieses Unternehmen. Um es äußerlich als überwiegend hannoversch zu kennzeichnen und so die Unterstützung der hannoverschen Regierung zu gewinnen, wurde der Sitz der Gesellschaft nach Hameln gelegt. Diese Maßnahme erwies sich als sehr wirkungsvoll. Die rührige Leitung verstand es, das Interesse der Regierung in hohem Maße zu erregen, so daß diese ihre Haltung vollständig änderte und nunmehr in allen die Oberweserschiffahrt betreffenden Fragen, Verbesserung des Fahrwassers, Zollwesen usw., großes Entgegenkommen zeigte. Als Zweck des Unternehmens war in den Satzungen die Beförderung von Personen und Gütern sowie das Schleppen von Frachtkähnen angegeben. Die Fahrten wurden im Jahre 1843 mit dem »Hermann« eröffnet, dem 1844 die Dampfer »Wittekind«, »Germania«, »Blücher« und später die »Weser« folgten. Leider erwies sich die Hamelner Schleuse als zu eng, so daß ein regelmäßiger durchgehender Verkehr nicht stattfinden konnte, vielmehr ein Teil der Schiffe oberhalb, ein Teil unterhalb Hameln verwendet werden mußte. Anfangs wurde der Betrieb hauptsächlich auf die Personenbeförderung berechnet. Bei der für damalige Verhältnisse großen Schnelligkeit — die Fahrt Bremen–Hameln dauerte bergwärts etwa 22, talwärts etwa 13 Stunden, die Fahrt Hameln–Münden 15 und 8 Stunden — wurden die Schiffe von Reisenden viel benutzt. Außerdem verstand es die Gesellschaft, durch geeignete Maßnahmen, Tarifherabsetzungen, günstige Verbindungen usw. die über Bremen gehenden Auswanderer sowie die oberländischen Ziegelbrenner und Hollandgänger zahlreich auf ihre Schiffe zu ziehen. Im Jahre 1844 wurden 45 319, 1847 sogar 60 389 Reisende befördert. Der Frachtverkehr war im Vergleiche dazu sehr gering und beschränkte sich fast ausschließlich auf Eilgüter. Ein harter Schlag für die Gesellschaft war die Eröffnung der Eisenbahn Hannover–Bremen, welche über die anschließende Linie Hannover–Cöln Verbindung mit Minden (Westf.) und der Oberweser erhielt. Der Reiseverkehr wandte sich naturgemäß dem neuen, billigeren und dabei bequemeren und schnelleren Beförderungsmittel zu, dauerte doch die Fahrt Minden–Bremen mit der Bahn in beiden Richtungen nur 5 Stunden, also nicht die Hälfte der bei Benutzung der Dampfer für die Talfahrt erforderlichen Zeit. Auch die Herabsetzung der Schiffsfahrpreise konnte den Verkehr nicht halten, die Zahl der Fahrgäste sank gleich mit der Eröffnung des Eisenbahnbetriebs im Jahre 1848 auf 40 064, im folgenden Jahre auf 31 794. Unter diesen Umständen verlegte sich die Gesellschaft auf der Strecke Bremen–Minden, abgesehen von der Auswandererbeförderung, hauptsächlich auf die Güterbeförderung und die Schleppschiffahrt. Eine Zeitlang erzielte sie hiermit gute Erfolge, zumal mehrere Jahre hindurch die Auswandererbeförderung sehr stark war (1854 z. B. 9492 Personen), und ihr auch auf Grund eines Vertrags mit der Bremer Schiffahrts-Deputation regelmäßig größere Frachtmengen zugingen. Die Verhältnisse änderten sich jedoch bald wieder zum Schlechtern. Die Auswanderung über Bremen ging in den folgenden Jahren stark zurück; verschiedene trockene Sommer, in denen die Schiffahrt längere Zeit ruhte, sowie größere Schiffsinstandsetzungen machten einen

gewinnbringenden Betrieb unmöglich. Die Schleppschiffahrt war überhaupt nie recht in Gang gekommen, da es nicht gelang, geeignete Dampfer und Schleppkähne zu beschaffen. Doppelt fühlbar wurde es, daß auf der Weser der Güterverkehr durch eine besondere Abgabe, den »Weserzoll«, belastet war, während der Personenverkehr unter den Zollplackereien zu leiden hatte, die dadurch bedingt waren, daß der Fluß noch immer als Zollausland galt, als schon alle Uferstaaten außer Bremen dem deutschen Zollverein angehörten.

Im Iahre 1854 erstand noch ein Konkurrenzunternehmen in der »Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft«. Obgleich dann 1856 ein Vertrag Bremens mit dem Zollvereine die Zollgrenze in die nächste Nähe dieser Stadt verlegte und 1857 endlich durch einen Nachtrag zur Weserschiffahrtsakte auch der Weserzoll fiel, benutzte doch die Gesellschaft eine günstige Gelegenheit, ihren wenig aussichtsreichen Betrieb auf den 1857 gegründeten Norddeutschen Lloyd in Bremen übergehen zu lassen. Der Norddeutsche Lloyd vereinigte in sich noch mehrere andere der bereits erwähnten, mit der Oberweserschiffahrt in Verbindung stehenden Unternehmungen, nämlich die »Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser« und die »Vereinte Allgemeine Assekurranz-Anstalt für die Oberweserschiffahrt«. Er verlegte sich hauptsächlich auf die Schleppschiffahrt, stellte zu diesem Zwecke neue Dampfer in Fahrt und richtete nach anfänglichem Konkurrenzkampf in Verbindung mit der Mindener Gesellschaft einen regelmäßigen Dienst oberhalb wie unterhalb der Stadt Hameln ein. Das Unternehmen brachte jedoch nicht den erwarteten Gewinn. Der Lloyd zog sich deshalb 1873 ganz davon zurück und verkaufte seine Oberweserschiffe, soweit sie nicht auf der Unterweser Verwendung fanden. Auch die Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft behielt nur zwei Dampfer in Dienst.

Inzwischen war die alte Oberweserkahnschiffahrt von der Gunst und Ungunst der Verhältnisse in derselben Weise betroffen worden wie die Dampfschiffahrt. Die größere Fürsorge der Uferstaaten, insbesondere Hannovers, für die Verbesserung des Fahrwassers ermöglichte auch der Kahnschiffahrt einen gewissen Aufschwung, der sich unter anderem darin zeigte, daß in zunehmender Anzahl größer und leichter gebaute Fahrzeuge mit entsprechend höherer Leistungsfähigkeit in Dienst gestellt wurden. Mit dem Ausbaue des Eisenbahnnetzes im Wesergebiete begann jedoch bald eine Periode des Niederganges, den auch die Einführung der Schleppschiffahrt und andere Verbesserungen nicht aufhalten konnten. Mehr und mehr verschwanden die Kahnschiffer von den Quell- und Nebenflüssen der Weser. Am längsten hielten sie sich noch auf der Werra. Eine Ironie des Schicksals wollte es, daß fast gleichzeitig mit der Herstellung der Werraschleuse bei Minden, welche die so lange erstrebte Verbindung zwischen Weser und Werra eröffnete, Ende der siebziger Jahre die Inbetriebnahme der Bahnstrecke Bebra–Eschwege–Göttingen der Werraschiffahrt ein Ende machte. Um diese Zeit hatte überhaupt die Oberweserschiffahrt so ziemlich ihren tiefsten Stand erreicht, nur die Flößerei hielt sich noch einigermaßen auf ihrer früheren Höhe. 1877 kamen in Bremen nur 499 Schiffe mit 47 330 t Tragfähigkeit von der Oberweser an, während 501 Schiffe mit 47 238 t Tragfähigkeit dahin abgingen. In den folgenden Jahren hob sich der Verkehr wieder, erst langsam, dann, von kleinen Rückschlägen abgesehen, mit zunehmender Schnelligkeit. Dieser trotz des Wettbewerbs der Eisenbahnen sich vollziehende Aufschwung wurde ermöglicht durch den planmäßigen weiteren Ausbau des Flußbetts und der Schiffahrtseinrichtungen, nicht weniger aber durch den allmählichen Übergang des Schiffahrtsbetriebs

in die Hände moderner kapitalkräftiger Unternehmungen. Das Jahr 1878 brachte eine neue Dampfschiffgesellschaft, die »Oberweserschleppdampfschiffahrt« in Bremen, welche mit 3 Schiffen einen durchgehenden Schleppdienst von Bremen durch die inzwischen erweiterte Hamelner Schleuse bis Hannoversch-Münden eröffnete. Daß ein derartiges Unternehmen trotz des Darniederliegens der Schiffahrt überhaupt zustande kam, zeigt, wie weit die Schleppschiffahrt damals den alten Treidelbetrieb bereits verdrängt hatte. Auf Betreiben der beteiligten Bremer Kreise vereinigte sich im Jahre 1886 diese Geselschaft mit der älteren Mindener zu der »Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft«, um so auf der Oberweser eine Reiheschleppschiffahrt mit Einhaltung regelmäßiger Lieferungsfristen zu ermöglichen. Das neue Unternehmen übernahm die 5 vorhandenen Dampfer und gab sofort 2 neue Schlepper nebst 18 eisernen Kähnen in Bau, nach deren Lieferung es in den Stand gesetzt war, nicht nur die Schleppkraft herzugeben, sondern auch die eigentliche Güterbeförderung selbst zu übernehmen. 1893 wurde in Minden (Westf.) eine neue Gesellschaft zum Schleppen der noch vorhandenen Kähne von Privatschiffern gegründet, die aber auch bald eigene Schleppkähne in Fahrt setzte. Diese beiden Gesellschaften zusammen mit der Wesermühlen-Aktiengesellschaft in Hameln vermitteln jetzt den weitaus größten Teil des Oberweserschiffsverkehrs und haben die Privatschiffer fast ganz daraus verdrängt. 1901 verfügten sie über 27 Dampfer und 129 Kähne mit 55 052 t Ladefähigkeit gegenüber 20 bis 30 Schiffen der Privatkahnführer von zusammen etwa 6000 t (Dr. Metterhausen »Die Oberweserschiffahrt«). Die Tragfähigkeit der Kähne beträgt jetzt dank der Verbesserung des Fahrwassers bis zu 600, teilweise sogar 700 t. Dieser jüngste Aufschwung der Schiffahrt beschränkt sich nicht auf die Weser allein. Seit der Kanalisierung der Fulda in den Jahren 1893/94 verkehren die Weserschiffe auch auf diesem Flusse bis Cassel. Auf der Aller hat sich nach der in den letzten Jahren erfolgten Verbesserung des Fahrwassers gleichfalls wieder eine lebhafte Schiffahrt entwickelt.

Die im Jahre 1899 gegründete Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft unterhält mit ihren 300 t-Kähnen einen direkten Verkehr zwischen Celle und Bremen sowie darüber hinaus.

Überhaupt werden jetzt seitens der beteiligten Handelskreise nicht minder wie von den in Frage kommenden Regierungen und Stadtverwaltungen große Anstrengungen gemacht, die Schiffahrt auf der Oberweser nebst ihren Neben- und Quellflüssen weiter zu heben. Die Zahl der Schiffe nimmt fortwährend zu, Hafenanlagen und Gleisanschlüsse werden neu geschaffen und erweitert, so in Celle, Holzminden, Vlotho und neuerdings auch in Hannoversch-Münden, welches dadurch vielleicht einen Teil seiner alten Bedeutung wiedererlangen wird. Die demnächstige Verbindung der Oberweser mit dem Rhein-Hannover-Kanal nebst der beabsichtigten weiteren Verbesserung des Fahrwassers durch Anlegung von Stauweihern, ferner die wachsende Gewinnung verschiffbarer Massenprodukte, Kali und Erdöl (Wietze), im Wesergebiete geben die besten Aussichten, so daß der Oberweserschiffahrt aller Wahrscheinlichkeit nach noch eine bedeutende Zukunft bevorsteht. Schon in den Jahren 1902/04 betrug allein in Bremen die Einfuhr über die Oberweser durchschnittlich 4 050 141 Doppelzentner jährlich, die Ausfuhr 2 488 502 Doppelzentner gegen 799 473 und 434 593 Doppelzentner durchschnittlich in den Jahren 1877 bis 1881. Die Zahl der von der Oberweser angekommenen Schiffe belief sich 1904 auf 1893 mit 365 121 t Ladefähigkeit, die Zahl der dahin abgegangenen Schiffe auf 1872 mit 366 625 t.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Über die Poesie der alten Land- und Heerstraßen bringt R. Krieg in den »Grenzboten« eine interessante stimmungsvolle Abhandlung, worin auch, wie begreiflich, die alte Postkutsche und ihr oft besungener Führer mit dem klangfrohen Posthorn nicht unerwähnt bleiben. Allerdings ist dieser Teil der Poesie der Landstraßen immer mehr im Schwinden begriffen, und die Tagesblätter versäumen ja auch niemals, darauf hinzuweisen, wenn wieder einmal in irgend einem abseits gelegenen Städtchen der »Schwager« sein Abschiedslied »Muß i denn« geblasen und der alles verdrängenden Eisenbahn das Feld geräumt hat. Die alten breiten Heerstraßen vereinsamen und nur noch hier und da stehen als Wahrzeichen des früheren Verkehrs die alten Postsäulen und Meilensteine.

Am meisten finden sich diese eigentümlichen Denkmäler noch im Kgr. Sachsen und den früher dazu gehörenden Gebietsteilen. In Sachsen ist man bestrebt, sie vor dem Untergange zu schützen, da sie beredte Zeugen einer großen Kulturarbeit im Lande sind, nämlich seiner kartographischen Aufnahme durch den kurfürstlich sächsischen Geographen Zürner unter Kurfürst August dem Starken und dessen Nachfolgern. Schon Ende des 17. Jahrhunderts hatte Kurfürst Johann Georg III. die Errichtung hölzerner Wegesäulen angeordnet, die jedoch ziemlich willkürlich ohne genauere Ausmessung der Strecken gesetzt worden waren. Erst vom Jahre 1722 ab wurden steinerne Meilensäulen errichtet, worüber unsere Leser Genaueres in einer früheren Mitteilung (Archiv v. 1900, S. 322 und 323) finden. Postzwecken dienten diese Säulen insofern, als auf ihnen die Namen zahlreicher Poststationen mit Angabe der Entfernungen in Stunden angegeben waren. Für unsere heutigen Verhältnisse zwar wirkt es fast komisch, wenn z. B. auf einer solchen Säule vor dem Tore von Kirchhain (Niederlausitz) steht: Nach Warschau soundsoviel Stunden. In neuerer Zeit hat man einzelne noch erhaltene Postsäulen ausgebessert, bemalt und vergoldet, zum Teil mit Inschriften versehen oder auch zu Erinnerungssteinen, z. B. an Bismarck, benutzt, so daß sie ein beachtenswerter Straßenschmuck geworden sind.

Auch in Preußen gab es solche Postsäulen in Form von Obelisken, an den Seiten mit steinernen Ruhebänken versehen und mit dem preußischen Adler gekrönt. Leider sind sie beim Ausbaue der Straßen fast durchweg beseitigt worden und nur noch ganz vereinzelt anzutreffen. Bekannt ist der Charlottenburger Meilenstein nahe beim Königlichen Schlosse, ein altes Wahrzeichen der Stadt aus der Zeit, als sie noch ein vollständig ländliches Gepräge hatte, und die Berliner dahin ihre Landpartien richteten. Bei der vorjährigen Feier zur Erinnerung an das 200jährige Bestehen der Stadt ist auch dieser Stein erneuert worden; am Unterbaue hat man kleine Schäden ausgebessert, die Säule hat einen neuen Anstrich erhalten, und die sie überragende Kugel mit der Spitze ist neu vergoldet worden. Von dem Meilenstein aus, der sich früher an der Nordseite des Luisenplatzes erhob, aber bei Errichtung des Kaiser-Friedrich-Denkmals daselbst auf die andere Straßenseite versetzt werden mußte, zählte man bis zum Dönhoffplatz in Berlin genau eine Meile. Von diesem Platze aus, auf dem sich an der Stelle, wo jetzt das Stein-Denkmal steht, ebenfalls ein Meilenstein in Gestalt eines Obelisken mit einem Wasser speienden Löwen befand, wurden die Berliner Entfernungen gemessen.

Die überseeische deutsche Aus- und Einwanderung im Jahre 1905. In den Jahren 1901 bis 1903 hatte infolge der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse die Auswanderung zugenommen. Während sie in den Jahren 1897 bis 1901 zwischen 22000 und 24600 Köpfen geschwankt hatte, war sie 1902 auf 32100 und 1903 auf 36300 Köpfe gestiegen. Seit 2 Jahren hat mit der Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse sich die Auswanderung wieder vermindert; sie betrug im Jahre 1904: 27984 und 1905: 28075. Nach Bundesstaaten und einzelnen Provinzen stammten u. a. aus Bremen 640, Posen 3039, Hamburg 778, Oldenburg 383, Hannover 2259, Westpreußen 1333, Schleswig-Holstein 1059, Reuß jüngere Linie 97, Württemberg 1169 Auswanderer. Von den Auswanderern gingen 26005 nach den Vereinigten Staaten von Amerika, 243 nach Britisch-Nordamerika, 333 nach Brasilien, 674 nach Argentinien, 7 nach anderen Teilen von Amerika, 57 nach Afrika, 84 nach Australien. Nach dem Berufe der Auswanderer stand auch im verflossenen Jahre, wie im vorhergehenden, die Landwirtschaft, und zwar mit 9810 Personen an erster Stelle, dann folgten Bergbau-, Hütten- und Salinenwesen mit 1116, Industrie und Bauwesen mit 7566, Handelsgewerbe mit 3480, Gast- und Schankwirtschaft sowie Verkehrsgewerbe mit 791, häusliche Dienste mit 2292, Lohnarbeit wechselnder Art mit 287, freie Berufsarten mit 786; ohne Beruf waren 438 Personen. Das männliche Geschlecht war überwiegend vertreten.

Im Jahre 1905 ist auch die überseeische Einwanderung in Deutschland statistisch erfaßt worden, was dadurch ermöglicht wurde, daß die großen Dampfergesellschaften sich bereit erklärt hatten, die nötigen Nachweise jetzt und auch für die Zukunft zu liefern. Es wurden nachgewiesen 86961 Einwanderer, von denen 47352 aus Nordamerika, 662 aus Westindien und Mexiko, 2113 aus Ostasien, 3754 aus Südamerika, 5392 aus Afrika (darunter zurückkehrende Truppenteile), 688 aus Australien kamen. Wie die Auswanderung, so fand auch die Einwanderung zum größten Teile über Bremen statt.

LITERATUR.

Sammlung der Verordnungen und Bestimmungen für das russische Post- und Telegraphengebiet. Erster Teil. Postwesen. Moskau 1905. Von A. S. Askarhanoff, Kollegienrat und Bureauvorsteher des Postamts in Moskau. Selbstverlag des Verfassers. Preis 3 Rubel 50 Kopeken (wahrscheinlich ohne Porto).

Mit Genehmigung des Chefs der Obersten Post- und Telegraphenverwaltung hat der Verfasser ein Werk herausgegeben, das einer Dienstanweisung für die russischen Postbeamten gleich zu achten ist. Unter dem gleichen Titel ist eine amtliche Ausgabe im Jahre 1885 erschienen, die aber veraltet ist. Das Werk berücksichtigt die inzwischen im russischen Postwesen eingetretenen zahlreichen Änderungen und Ergänzungen. Eingeführt wurden u. a. in Rußland Postpakete, Postanweisungen und Postnachnahmen; ferner wurden Postsparkassen eingerichtet, das Bestellwesen ausgedehnt, der Feldpostdienst geregelt, der Postverkehr mit abgelegenen Orten durch Einrichtung sogenannter Landpostanstalten erleichtert usw.

Die während des Druckes eingetretenen Änderungen sind dem Werke als Nachtrag beigefügt. Außerdem sind darin die neuen, vom Zolldepartement erlassenen Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung der Postsendungen vom Ausland enthalten.

Die Anordnung des Stoffes entspricht der amtlichen Ausgabe von 1885. Für die inzwischen eingeführten neuen Dienstzweige sind besondere Abschnitte hinzugetreten.

Das Buch gibt einen Überblick über die gegenwärtige Organisation des russischen Postwesens und über den Dienstbetrieb. Es dürfte für Postbeamte, welche die russische Sprache verstehen, von Interesse sein, da es Einblick gewährt in das russische Postwesen, dessen Einrichtungen in Deutschland noch zu wenig bekannt sind.

Verkehrsgeographie, bearbeitet von Karl Dankwort, Ober-Postinspektor in Berlin und Dr. Bersu, Oberlehrer in Berlin. Erster Teil. Allgemeine Erdbeschreibung, bearbeitet von Dr. Ph. Bersu. Berlin 1906, Carl Heymanns Verlag, W. 8. Preis 2 Mark.

Das 210 Seiten starke handliche Werkchen umfaßt die gesamte Geographie in einer von der üblichen Form abweichenden, leicht faßlichen Darstellung. In rund 300 Gruppen, gewissermaßen auf Wanderungen, werden zunächst die Länder Europas sowie deren Kolonien und dann die übrigen Erdteile behandelt. Dabei sind überall die in Betracht kommenden Eisenbahn- und Dampfschiffs-Fahrplannummern des Reichs-Kursbuchs angegeben, wodurch nebenbei die Gelegenheit geboten ist, sich ohne große Mühe Kenntnis von dem Inhalt und der Einteilung dieses Buches zu verschaffen. Kurze Angaben über die historische, industrielle usw. Bedeutung von Orten, über die Dauer der Reisen und der Postbeförderung zwischen Berlin und großen Verkehrsmittelpunkten, insbesondere auch den deutschen Kolonien, beleben die Darstellung. Eine Zusammenstellung der großen internationalen Eisenbahnlinien und der Wasserstraßen, ein Verzeichnis der Nummern, unter denen die behandelten Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen im Reichs-Kursbuche zu finden sind, sowie ein ausführliches Sachregister bilden den Schluß des Werkchens. Der vorliegende Band stellt nicht nur ein praktisches Hilfsmittel zur Vorbereitung auf die postalischen Fachprüfungen, sondern auch ein geeignetes Nachschlagebuch dar und verdient weite Verbreitung.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 12. BERLIN, JUNI. **1906.**

Die Verhandlungen des Reichstags über eine Erhöhung der Gebührensätze für Briefsendungen im Orts- und Nachbarortsverkehr und für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen und die dritte Beratung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1906 im Reichstage.

In den Sitzungen am 16. und 17. Mai wurde vom Reichstag über die Resolution 2 verhandelt, die zur zweiten Beratung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Ordnung des Reichshaushalts und die Tilgung der Reichsschuld (Mantelgesetz), von der Kommission zur Vorberatung dieses Gesetzentwurfs vorgeschlagen worden war.

Die Resolution lautete:

»den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, auf eine Erhöhung der Einnahmen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung durch Maßnahmen Bedacht zu nehmen, welche

1. die Beseitigung der im Orts- und Nachbarverkehre bestehenden Ausnahmetarife für Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere,
2. die anderweite Festsetzung der Gebühren für außerordentliche Zeitungsbeilagen

zum Gegenstande haben.«

Hierzu lag ein Antrag der Abgeordneten Dr. Arendt und Genossen vor,

»1. in der Resolution 2, Ziffer 1 das Wort »Postkarte« zu streichen und

2. folgende Ziffer 3 hinzuzufügen:

die Erhöhung des Portos der Postkarten im Orts- und Nachbarverkehr auf 3 Pfennig.«

Als erster Redner gegen die Resolution nahm der Abgeordnete Singer das Wort, der seine ablehnende Haltung u. a. auch mit dem Hinweis auf die Überschüsse begründete, die von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Jahr für Jahr erzielt würden. Die Reichspost sei ein sehr rentables Unternehmen, da das in ihr angelegte Kapital bei bedeutenden Abschreibungen für Abnutzung und Amortisation sich mit 7 v. H. verzinse. Dazu komme, daß die Verwaltung im allgemeinen Interesse erhebliche Leistungen übernommen habe, die man durchaus nicht als zum Post- und Telegraphenverkehre gehörend bezeichnen könne, und die ihr bedeutende Kosten für Personal usw. verursachten, wie z. B. die Zahlung der Renten für Rechnung der Berufsgenossenschaften, den Vertrieb der Marken für die Landesversicherungsanstalten und die porto- und gebührenfreie Beförderung zahlreicher Sendungen und Telegramme. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sei nicht dazu da, fiskalische Plusmacherei zu treiben. Wenn sie sich jetzt freundlich zu der Resolution stelle, so bringe sie sich in Widerspruch mit den Zusicherungen, die von ihr im Jahre 1899 bei der Aufhebung der Privatposten gegeben worden seien.

Diesen Ausführungen gegenüber vertrat der Abgeordnete Graf v. Kanitz die Auffassung, daß die Reichspost mit Unterbilanz arbeite; sie verzinse ihr Riesenkapital an Anstalten, Gebäuden, Verkehrsmitteln usw., das auf 800 Millionen oder noch mehr geschätzt werde, nicht, und der kleine Überschuß, der im Etat erscheine, verschwinde gegen die Ausgaben, die aus dem Etat nicht ersichtlich seien. Sämtliche Postsendungen würden von den Eisenbahnen frachtfrei befördert. In anderen Ländern bestehe ein derartiges Privileg für die Post nicht; z. B. bezögen in der nordamerikanischen Union die Eisenbahnen von der Post eine Summe von etwa 30 Millionen Dollars, also 130 bis 140 Millionen Mark. Eine ebenso große Summe würde in Deutschland bei angemessener Entschädigung der Eisenbahnen auch herauskommen.

Daß die Reichspost mit Mindererträgen arbeite, gelte zwar nicht allgemein, wohl aber für den Orts- und Nachbarverkehr. In den großen Städten würden die Kosten der Beförderung bei den niedrigen Sätzen für den Ortsverkehr zweifellos nicht gedeckt. Im Jahre 1899 habe man mit ganz irrtümlichen Voraussetzungen, mit falschen Zahlen gerechnet, und es liege nicht der mindeste Grund vor, einen Fehler, den man damals begangen habe, nicht dadurch wieder gut zu machen, daß man jetzt den Tarif ändere. Es handele sich dabei nicht um eine Belastung der schwachen Schultern; unter einer Erhöhung der Sätze würden vielmehr nur die Bewohner der großen Städte leiden, z. B. die von Berlin, und das seien im Durchschnitte die reichsten Leute.

Der Abgeordnete Merten bestritt die Behauptung von der Unterbilanz der Reichs-Postverwaltung. Gerade seit dem Inkrafttreten der billigen Orts- und Nachbarortstaxen habe sich eine wesentliche Steigerung des Überschusses gezeigt: 1900 habe er 25 und im Jahre 1901 beinahe 40 Millionen betragen, in derselben Weise sei er weiter gestiegen bis auf 66,5 Millionen im Jahre 1904. Die Stadt Berlin habe im Jahre 1904 allein 81,3 Millionen Einnahme gebracht, das sind etwa 18 v. H. der Gesamteinnahme der

Post- und Telegraphenverwaltung, und der bei weitem größte Teil dieses Betrags sei zweifellos erzielt worden durch den Verkehr im Orte selber. Es könne keine Rede davon sein, daß eine Unterbilanz entstanden sei durch die Herabsetzung des Orts- und Nachbarortsportos und durch eine Begünstigung der großen Städte. Aber man solle überhaupt an einen Riesenbetrieb wie die Reichs-Postverwaltung nicht den Maßstab der privaten Ökonomie anlegen und nicht verlangen, daß jeder einzelne Zweig sich rentiere, sondern man solle die Rentabilität danach berechnen, ob die Gesamtentwickelung des Betriebs einen Überschuß ergibt oder nicht. Der durchschnittliche Jahresreinertrag der Postverwaltung habe im Jahrfünft vor der Verstaatlichung der Privatposten von 1895 bis 1899 33 Millionen Mark und im folgenden Jahrfünft von 1900 bis 1904 über 34 Millionen Mark betragen; die Steigerung habe gerade von dem Augenblick an eingesetzt, in welchem die Tarife ermäßigt worden seien.

Bei einer Erhöhung des Portos für Drucksachen und außerordentliche Zeitungsbeilagen würde die Mehrbelastung vom Kaufmanne, vom Gewerbetreibenden, überhaupt vom Mittelstande getragen werden müssen. Wenn die durch Drucksachensendungen und außerordentliche Zeitungsbeilagen bewirkte Reklame eine schriftliche Anfrage, eine Sendung von Proben und Mustern, Bestellungen usw. zur Folge habe, so sei eine solche Drucksache als das Anfangsglied einer großen Kette von Bestellungen und wirtschaftlichen Unternehmungen anzusehen, die insgesamt durch die Postverwaltung befördert würden, und an denen diese steigende Einnahmen erziele. Diese Einnahmen würden aber bei einer Mehrbelastung der Drucksachen künftig wegbleiben. Ein Mittel, erhöhte Einnahmen aus dem Betriebe der Postverwaltung zu erzielen, könne nur in einer Verbilligung und Herabsetzung der Tarife gefunden werden.

Der Abgeordnete Patzig führte etwa folgendes aus. In der Budgetkommission sei, solange er an den Beratungen teilnehme, Jahr für Jahr bei den Verhandlungen über den Postetat darauf hingewiesen worden, daß einzelne Zweige der Postverwaltung unrentabel seien, und immer wieder sei die Forderung erhoben worden, diese Zweige rentabel zu gestalten, die betreffenden Tarife also daraufhin zu prüfen, wieweit sie den Selbstkosten entsprechen, und sie im möglichen Falle zu erhöhen. Ein anderer Gesichtspunkt sei auch für die Steuerkommission nicht maßgebend gewesen.

Der Überschuß, den die Reichs-Postverwaltung bringe, sei für einen so gewaltigen Betrieb an sich kein hoher Betrag, und wo bleibe er, wenn der Reichstag in der Vertretung von Ansprüchen an die Verwaltung so weiter gehe, wie das bisher geschehen und wie es im wesentlichen auch berechtigt sei. Für die Beamtenbesoldungen seien allein 60 v. H. der Einnahmen erforderlich; und wenn man berechne, was allein in diesem Jahre vom Reichstag an Resolutionen zur Erhöhung der Beamtenbezüge beschlossen worden sei, so werde sich anstatt des Überschusses ein Fehlbetrag herausstellen. Der Redner wies ferner darauf hin, daß die jetzt verhältnismäßig günstige Lage des Postetats auch durch die ungewöhnliche Entwickelung des Fernsprechwesens, das neuerdings immer wachsende Ausgaben im außerordentlichen Etat erfordere, ungünstig beeinflußt werden könne

Der Grundsatz, daß es ertragen werden müsse, wenn in einem großen Betrieb einzelne Zweige die Kosten nicht einbrächten, könne so allgemein nicht als richtig anerkannt werden. Einen solchen Zustand bestehen zu lassen, dafür könnten ausnahmsweise besondere Gründe vorliegen, bei dem Orts- und Nachbarortsverkehre sei dies aber nicht der Fall. Im Jahre 1899 sei die Verwaltung selbst nicht ohne Sorge gewesen, ob sie nicht mit der

damals versuchsweise unternommenen Herabsetzung einen Schritt zu weit gehe. Auf alle Fälle aber habe sie sich schon damals das Ziel gesteckt, die Ungleichheit der Gebühren zu gegebener Zeit wieder zu beseitigen. Nun verlange heute gewiß kein Mensch, daß man den Postgebührentarif im ganzen Deutschen Reiche auf die Sätze des Ortsverkehrs ermäßige; da sei es doch jetzt im Augenblicke großer finanzieller Bedrängnis berechtigt, die Beseitigung der Ausnahmetarife zu verlangen. Darin liege keine Feindschaft gegen den Verkehr.

Hierauf nahm der Unterstaatssekretär Sydow das Wort zu folgenden Ausführungen:

»Wenn ich den zur Beratung stehenden Resolutionen gegenüber etwas weiter aus der Reserve heraustrete, die sich sonst die verbündeten Regierungen Resolutionen gegenüber aufzuerlegen pflegen, so liegt der Grund in den Angriffen, die gestern gegen die Haltung geführt worden sind, die der Herr Staatssekretär des Reichs-Postamts bei der Beratung der Resolutionen in der Steuerkommission eingenommen hat. In erster Linie aber liegt es mir ob, dem Bedauern des Herrn Staatssekretärs Ausdruck zu geben, daß es ihm nicht möglich gewesen ist, heute an dieser Stelle sein Ressort zu vertreten. Wie Sie vielleicht aus den Zeitungen wissen, hat er an den Verhandlungen des Postkongresses in Rom teilgenommen, und die wichtigen Beratungen haben sich so lange hingezogen, daß er erst heute abend von dort zurückkehren kann. Sobald er hier ist, wird er, ich zweifle nicht, so viel es sich um die Vertretung seines Ressorts handelt, diese hier im Hause wieder selbst führen. Bevor ich aber auf die Sache selbst eingehe, muß ich mir ein paar Vorbemerkungen erlauben, die sich auf allgemeine tarifpolitische und wirtschaftliche Fragen beziehen, welche gestern hier gestreift worden sind. Ich bin dabei in einer eigentümlichen Lage: ich muß zum Teil in verkehrter Front fechten, indem ich einige der Gründe, die der Herr Abgeordnete Graf v. Kanitz, der sich für die Resolution aussprach, geltend gemacht hat, nicht unwidersprochen lassen kann, während ich wieder einigen Gründen, die gestern von den Gegnern der Resolution vorgebracht wurden, zustimmen kann, ohne doch dieselben Folgerungen daraus zu ziehen wie sie. Mir scheinen aber diese allgemeinen Bemerkungen, die ich machen will, geboten, teils um nicht Ansichten, die die Reichs-Postverwaltung für unrichtig hält, und die ihre Wirtschaftsführung betreffen, unwiderlegt ins Land hinausgehen zu lassen, teils auch, um über die Motive, die die Reichs-Postverwaltung bei ihrer Haltung dieser Resolution gegenüber bestimmen, volle Klarheit zu schaffen.

Der Herr Abgeordnete Graf Kanitz hat gestern hier die Behauptung wiederholt, die schon früher von anderer Seite vorgetragen war, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im ganzen mit Zuschuß arbeite. Ich kann mich darauf beschränken, hier in der Öffentlichkeit die Erklärung zu wiederholen, die der Herr Staatssekretär bereits in der Kommission abgegeben hat. Wir sind überzeugt davon, daß die Berechnung, die dieser Ansicht zugrunde liegt, nicht richtig ist. Selbst wenn Sie die Vergütungen in Rechnung stellen wollen, die von der Post gezahlt werden müßten, falls die zum Teil unentgeltliche Beförderung der Post durch die Eisenbahn aufhörte, und wenn Sie dabei nicht berücksichtigen, daß das ja erworbene Rechte sind, die aus der Zeit, wo die Bahnen noch überwiegend Privatbahnen waren, gewährt wurden als Gegenleistung für die Hingabe des damals der Post zustehenden Beförderungsmonopols für Personen, selbst dann kommen Sie nach unseren Aufstellungen zu niedrigeren Zahlen, als die Eisenbahn berechnet. Aber auch angenommen, Sie stellen nun diese Zahlen

der Post in Ausgabe, so stehen dem wirtschaftliche Leistungen der Post für unentgeltliche Beförderung von Briefen und Telegrammen der Behörden, für sozialpolitische Leistungen gegenüber, die zum größten Teile diese Rechnung balancieren.

Das Kapital, das der Herr Graf Kanitz mit 800 Millionen Mark angab, soll jedenfalls das Kapital sein, das sowohl in Post wie in Telegraphie und Telephonie steckt; es betrug Ende des Jahres 1904 annähernd 700 Millionen Mark. Insofern bedarf die Zahl einer Berichtigung. Wenn Sie nun die wirtschaftlichen Leistungen der Post, die nicht vergütet werden, mit etwa 20 Millionen einstellen, so kann ich nur das sagen, was der Herr Staatssekretär schon hervorgehoben hat: auch dann bleibt noch, nach voller Vergütung der Eisenbahnen, für das Kapital der Post eine Verzinsung von annähernd 7 Prozent.

(Hört! hört! links.)

Eine schwierigere Frage ist die, ob der Zweig der Postbeförderung, um den es sich hier handelt, der Ortsverkehr, an sich mit Defizit arbeitet oder nicht. Es ist sehr schwer, in einem großen Betrieb einen einzelnen Betriebszweig, der im Zusammenhange mit dem übrigen Betriebe wahrgenommen wird, wirtschaftlich herauszuschälen, besonders was die Ausgaben betrifft. Nach der Überzeugung betriebserfahrener Männer — und zu denen werden Sie gewiß mit mir auch den Herrn Staatssekretär rechnen, der länger als 40 Jahre im Postbetriebe steht — ist allerdings anzunehmen, daß der Ortsverkehr die Kosten nicht trägt.

(Hört! hört! rechts.)

Ich gehe nicht so weit, wie der Herr Abgeordnete Graf Kanitz, zu sagen, daß der Briefträger sich die 2 Pfennig an den Schuhsohlen ablaufe. Ich glaube, wenn das richtig wäre, wenn der Briefträger für 100 Postkarten ein Paar Sohlen verbrauchte, dann würde das Sohlleder in Berlin teuer werden. Aber ich lasse die Frage augenblicklich dahingestellt: ich will meine weiteren Deduktionen nicht auf die Behauptung gründen, daß der Ortsbriefverkehr seine Selbstkosten nicht deckt, obwohl ich von deren Richtigkeit überzeugt bin; denn bei einer Monopolverwaltung kann man vollkommen anerkennen, daß einzelne Zweige unter Umständen mit Verlust arbeiten müssen

(sehr richtig! links),

wenn sie durch andere Zweige gedeckt werden. Dafür ist es eine Monopolverwaltung, und dadurch unterscheidet sie sich von privatwirtschaftlichen Unternehmungen. Die Tariffrage ist nicht bloß eine finanzielle, sondern zugleich eine wirtschaftliche. Es kann z. B. im Auslandsverkehre mit Rücksicht auf die Tarife anderer Länder notwendig werden, die eigenen Auslandstarife sehr weit herabzusetzen um der Konkurrenz des Inlandes willen. Es wird jeden Tag notwendig, in verkehrsschwachen Gegenden Verkehrseinrichtungen zu schaffen, um sie wirtschaftlich zu heben, ohne Rücksicht darauf, ob diese Einrichtung unmittelbar sich bezahlt. Aus diesem Grunde lege ich keinen Wert darauf, meine Deduktionen auf die Behauptung zu stützen, daß der Ortsverkehr an sich mit Unterbilanz arbeitet, obwohl, wie ich gesagt habe, diese Ansicht für richtig zu halten viele Veranlassung vorliegt.

Wenn ich insoweit auch mit den Ausführungen der Herren von der Linken, die gestern geltend gemacht worden sind, einverstanden sein kann, so möchte ich auf der anderen Seite doch nicht so weit gehen, wie es in der Rede der Herren Abgeordneten Singer und Merten zum Ausdrucke kam, gewissermaßen an eine wundertätige Kraft der Tarifherabsetzung zu

glauben. Wie weit Tarifherabsetzungen zu Einnahmeerhöhungen führen, das hängt doch ganz davon ab, wie weit die betreffenden Verkehrszweige vorher einen Überschuß lieferten. Natürlich, wenn Sie in einem Verkehrszweig einen starken Überschuß haben und dann eine geringe Tarifherabsetzung machen, so wird sehr bald die Steigerung des Verkehrs den Ausfall decken und überholen. Haben Sie auf der anderen Seite einen Verkehrszweig, der einen ganz schwachen Überschuß bringt, und machen Sie eine große Tarifherabsetzung, so können Sie lange warten, bis der Ausfall an den Einnahmen durch den zunehmenden Verkehr ausgeglichen wird.

Da glaube ich nun allerdings, daß der Herr Abgeordnete Merten die finanziellen Vorteile, die die Einführung des billigen Ortsportos gebracht hat, unrichtig beurteilt hat. Die Zahlen, die er für Berlin gab, waren — daran ist der Herr Abgeordnete nicht schuld — insofern nicht ganz richtig — das konnte er nicht wissen —, als in den 81 Millionen Einnahmen für Berlin auch die Einnahmen der Zentralverwaltung stecken, also die Einnahmen aus der Abrechnung mit dem Auslande. Wenn Sie diese abziehen, bleiben 69 Millionen. Von den 69 Millionen entfällt aber nur ein Viertel auf den Ortsverkehr; drei Viertel entfallen auf den Fernverkehr mit seinen viel lohnenderen Tarifen.

Die Frage, ob der Reinertrag der Post sich seit dem Jahre 1899 gehoben hat, liegt auf einem ganz anderen Gebiete. Der Herr Abgeordnete Merten hat die Zahlen der durchschnittlichen Überschüsse genannt für die zehn Jahre von 1890 bis 1900 mit etwa 25 Millionen.

(Zurufe links.)

— Sie nannten eine Zahl, wonach der Durchschnitt von zehn Jahren vor 1900 25 Millionen Mark betrug und in den fünf Jahren nachher 33 oder 36 Millionen. Der Vergleich beruht auf einer unrichtigen Voraussetzung: bis zum Jahre 1902 haben wir keine Anleihen gehabt, nach dem Jahre 1902 fangen die Anleihen an. Nun will ich zwar nicht sagen, daß Sie alles, was auf Anleihe genommen ist, glatt absetzen sollen; es sind auch Zukunftsausgaben dabei. Aber man kann Jahre, in denen die Ausgaben sämtlich aus den laufenden Mitteln genommen worden sind, nicht vergleichen mit Jahren, in denen ein Teil der Ausgaben auf Anleihe genommen ist, so daß also die Einnahmen des ordentlichen Etats sich hierdurch nicht vermindern.

Wenn Sie das berücksichtigen wollten, so würden Sie jedenfalls zu dem Ergebnisse kommen, daß die finanziellen Ergebnisse der Post sich nach dem Jahre 1900 nicht verbessert haben.

(Hört! hört! rechts.)

Das ist nicht zu bestreiten. Nach unseren Berechnungen ist das finanzielle Ergebnis etwas ungünstiger geworden, wenigstens wenn man die Überschüsse vergleicht mit der Verkehrssteigerung. Nun kommt manches auf die erhöhten Ausgaben durch Einschränkung der Arbeitszeit usw. Aber wir haben den Eindruck, daß doch auch ein großer Teil unlohnender Verkehr seit dem Jahre 1900 hinzugekommen ist, und es ist sicher, daß die Reineinnahmen der Post, wenn sie nach dem Jahre 1900 in demselben Maße gestiegen wären, wie sie in dem Dezennium von 1890 bis 1900 gestiegen sind, viel erheblicher sein müßten als jetzt.

Auch darin möchte ich den Herren Abgeordneten Singer und Merten nicht beistimmen, daß sie gewissermaßen das Dogma aufstellten, jede Verkehrsverbilligung ist ein Kulturfortschritt, jede Verkehrsverteuerung ist kulturfeindlich. Das kommt ganz darauf an, welches die wirtschaftlichen Wirkungen sind. Ich kann mir wohl denken, daß es irrationell ist, einen Tarifsatz weiter herabzusetzen, wenn er bereits so niedrig ist, daß die weitere

Ermäßigung zu einer Belastung der Gesamtheit zugunsten einzelner Geschäftseinrichtungen führt. Sind es Geschäftseinrichtungen, die aus Gründen des öffentlichen Wohles aus allgemeinen Mitteln unterstützt werden müssen, dann ist es rationell, sonst irrationell. Ebenso kann eine Erhöhung der Tarife unter Umständen vollkommen gerechtfertigt sein, wenn man dadurch vielleicht die Lasten anders verteilt, kräftigere Schultern damit trifft und die Mittel gewinnt, um schwächere Schultern zu entlasten, oder wenn man einen Verkehrszweig treffen will, der den Betrieb erschwert und die Abwickelung des übrigen wichtigeren Verkehrs beeinträchtigt.

Dagegen möchte ich mich nicht in den Streit zwischen Stadt und Land einmischen, der sich gestern zwischen dem Herrn Abgeordneten Grafen Kanitz und den Herren von der Linken entsponnen hat, wenigstens nicht vom Standpunkte der Postverwaltung. Für die Postverwaltung ist bei der Frage der Erhöhung des Ortstarifs weder eine Vorliebe für das flache Land noch eine Abneigung gegen die Städte maßgebend. Ich gebe vollkommen zu — darin hat der Herr Abgeordnete Graf Kanitz sicher recht —, daß jetzt eine Erhöhung des Ortstarifs am meisten die verkehrsdichteren Orte, d. h. also die größeren Städte treffen wird, weil eben da der Verkehr am stärksten fluktuiert. Aber dafür haben doch auch die größeren Orte in den ganzen letzten sieben Jahren überwiegend den Vorteil von der Ermäßigung gehabt; also, was für sie auf der einen Seite ein Nachteil ist, ist auf der anderen Seite bisher ein Vorteil für sie gewesen. Die Postverwaltung steht gegenüber Stadt und Land auf dem Standpunkte gleichmäßiger Berücksichtigung der Interessen: wo stärkerer Verkehr ist, bauen wir große Postämter und richten 6, 7 oder 8 Bestellgänge ein; wo ein schwacher Verkehr ist, bauen wir ein kleines Postamt, auf dem Lande errichten wir eine Agentur, der Briefträger geht ein-, zweimal. Wir suchen dem Verkehrsbedürfnisse, so wie es ist, zu entsprechen, suchen den Verkehr, wo er ist, zu fördern, und freuen uns allerdings — das leugne ich gar nicht —, wenn wir verkehrsarme Gegenden wirtschaftlich heben können, wenn die Post etwas dazu beiträgt, den Wohlstand weiter über das ganze Land auszudehnen.

Nun komme ich zu der Stellung, die die Postverwaltung zu den Anträgen eingenommen hat. Sie wissen, meine Herren, daß die Resolutionen in der Steuerkommission beantragt worden sind, nachdem sich ergeben hatte, daß über einen großen Teil der Vorschläge der verbündeten Regierungen eine Einigung zwischen den verbündeten Regierungen und dem Reichstage nicht zu erzielen war. Die Kommission hat sich für verpflichtet gehalten, nun ihrerseits Vorschläge zu machen, welche den Riß, der in die Reformprojekte der verbündeten Regierungen gekommen war, decken sollen, durchdrungen von der Notwendigkeit, der Unsicherheit, unter der die Reichsfinanzen in den letzten Jahren litten, ein Ende zu machen. Sie hat bei dieser Gelegenheit auch die Einnahmen der Post und die Versendungsart der Post in den Kreis der Betrachtungen gezogen. Nun, glaube ich, können Sie mir schon zustimmen, wenn ich sage, es ist gewiß für den Chef einer Verkehrsverwaltung, der jahraus, jahrein darauf bedacht ist, dem Verkehre die Bahnen zu ebnen, den Verkehr zu erleichtern, keine leichte Sache, sich mit einer Maßregel einverstanden zu erklären, die — man mag sie für nötig halten oder nicht — immerhin eine Belastung des Verkehrs bedeutet.

(Hört! hört! links.)

Aber auf der anderen Seite — und das bitte ich auch freundlichst zu »hören«

(Heiterkeit) —

darf die Postverwaltung nicht vergessen, daß sie eine Reichsverwaltung ist.

Der Postetat ist kein isoliertes Ding für sich, er bildet einen Teil des Reichsetats; das Reich ist für einen Teil seiner Ausgaben auf die Einnahmen der Post angewiesen, das Reich deckt das Anleihebedürfnis der Post mit seinem Kredit. Nun ist allerdings der Chef der Reichs-Postverwaltung der Meinung, daß es sich um ein wesentliches Interesse des Reichs handelt, dieser finanziellen Kalamität der letzten Jahre ein Ende zu machen. Deshalb hat er es für seine Pflicht gehalten, auch seinerseits, soweit es ihm irgend angängig schien, dazu zu helfen, nachdem nun einmal über wesentliche andere Vorschläge der verbündeten Regierungen eine Einigung nicht in Aussicht stand.

(Hört! hört! links.)

Ich kann ferner sagen — das ist auch nicht unbekannt —, daß der Herr Staatssekretär nicht blindlings jeden Vorschlag auf schärfere Heranziehung des Verkehrs angenommen hat; er hat gegen einen Teil der Vorschläge Bedenken geltend gemacht.

(Zuruf von den Sozialdemokraten.)

Von einem anderen Teile erklärte er allerdings, wenn die Majorität dieses Hauses sie wünsche, würde er ihnen keinen Widerstand entgegensetzen.

(Hört! hört!)

Er hat, meines Erachtens mit Recht, hierfür diejenigen Verkehrszweige in Aussicht genommen, bei denen das Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung am wenigsten ausgeglichen ist, bei denen — mit anderen Worten — die Tarife am billigsten sind. Denn schließlich, wenn nicht besondere wirtschaftliche Momente vorliegen, muß doch eine vernünftige Tarifpolitik auch auf der Ausbalancierung zwischen Leistung und Gegenleistung, im allgemeinen, wenigstens beruhen.

(Zuruf von den Sozialdemokraten.)

— Ich werde Ihnen darauf gleich antworten. —

Zunächst noch ein paar Worte über die Zeitungsbeilagen! Die Erhöhung der Gebühren für die außerordentlichen Zeitungsbeilagen ist ja weniger angefochten als die Erhöhung des Ortsportos. Diese außerordentlichen Zeitungsbeilagen erfreuen sich derselben Tarifvergünstigung wie die politischen Zeitungen, obwohl für sie der innere Grund nicht zutrifft, der für jene maßgebend war. Weshalb hat man die Zeitungen besonders günstig tarifiert? Weil man ihre Wichtigkeit für das allgemeine politische und wirtschaftliche Leben anerkennen muß. Die Beilagen dagegen dienen ganz anderen Zwecken, lediglich der Reklame der Beileger. Diese Beilagen ebenso zu tarifieren wie die Zeitungen — $^1/_4$ Pfennig pro Bogen, ungefähr der 12. Teil des gewöhnlichen Drucksachenportos —, geht nach unserer Ansicht zu weit. Wenn sie auch nebenbei mitbefördert werden, so machen sie doch der Postverwaltung eine besondere Last und Mühewaltung, weil besondere Abrechnungs-, Kontrollmaßregeln usw. damit verbunden sind.

Der Herr Abgeordnete Merten hat gestern den Nutzen der außerordentlichen Beilagen für die Post in einer Weise geschildert, die mich doch etwas an die Schneeballkollekte erinnert. Er sagte: die Beilage führt zu einer Postkarte, die Postkarte führt zum Briefe, der Brief führt zum Pakete. Ja, das ist doch nur sehr teilweise richtig.

(Zuruf links.)

Ein großer Teil der Beilagen nimmt sein frühes Ende im Papierkorb, ein anderer führt zu einer mündlichen Bestellung, ein dritter erreicht den Zweck der Beilagen dadurch, daß er die Kunden von einem anderen wegzieht und dem Beileger zuführt, — dadurch aber verdient doch die Post nichts, daß der Empfänger statt bei A künftig bei B bestellt. Es bleibt

nur ein kleiner Teil, von dem man sagen kann, daß er einen neuen Verkehr ins Leben ruft. Jedenfalls erscheint es mir nicht gerechtfertigt, das ausschließlich private Interesse der Beileger durch einen so ausnahmsweise günstigen Tarif zu fördern.

Nun komme ich auf den Ortsverkehr. Auch da scheint mir kein Zweifel darüber zu bestehen, daß die Leistung der Post im Verhältnisse zur Gegenleistung eine recht hohe ist. Ich will gleich den Einwurf beantworten, der mir von dieser Seite gemacht worden ist, daß doch die Privatpostanstalten mit dem niedrigen Tarif ausgekommen seien. Wenn Sie die Zahlen, die die Eingabe des Bundes der Handel- und Gewerbetreibenden in Berlin über die Bezahlung der Boten bei den Privatbeförderungsanstalten gibt, zugrunde legen und zugleich die Verteilung der Besteller in die verschiedenen Dienstaltersklassen berücksichtigen, so kommen Sie zu dem Ergebnisse, daß das Durchschnittsgehalt der damals bei der hiesigen Paketbeförderungsanstalt beschäftigten Personen 982 Mark und einige Pfennig betragen hat. Nun sind daneben, auch nach dem Dienstalter, die Besoldungen der Angestellten unserer Verwaltung gesetzt; es ist aber nicht berücksichtigt, daß das nicht in demselben Maße junge Leute sind wie bei der Privatanstalt. Sie wissen, daß wir ein Viertel nichtetatsmäßig angestellte und drei Viertel etatsmäßig angestellte Unterbeamte haben. Nun, bitte, machen Sie das Exempel — und das muß man machen —, daß Sie nach Maßgabe der damaligen Gehaltsverhältnisse den Durchschnittssatz für die nichtetatsmäßigen Unterbeamten bei einem Viertel des Personals und den Durchschnittssatz für die etatsmäßigen Unterbeamten bei drei Vierteln des Personals einstellen; dann kostete uns 1899 der Briefträger in Berlin 1414 Mark. Dazu kommen nun noch die Kosten für Pensionierung, Witwenversorgung, Unterstützungen usw.

Aber nun noch etwas ganz Erhebliches. Die abweichenden Bestimmungen, die die Post für die Arbeitszeit, Sonntagsruhe u. dgl. hat, sind gerade auf Wunsch dieses hohen Hauses, und zwar unter Mitwirkung der Herren von der Linken zustande gekommen. Wie sich der Unterschied der wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeit zwischen dem Personale der Privatbeförderungsanstalten und unserem Personale stellt, können Sie daraus ersehen, daß, als der ganze Ortsverkehr der Privatbeförderungsanstalten auf die Reichspost überging, für die Wahrnehmung dieses Dienstes, den die Privatbeförderungsanstalt nach der Angabe des Bundes der Handel- und Gewerbetreibenden mit etwas mehr als 600 Briefträgern wahrnahm, eine Verstärkung von über 1200 Mann nötig wurde.

(Hört! hört! rechts.)

Das erklärt sich leicht, wenn Sie zu dem Vorgetragenen noch erwägen, daß die Privatbeförderungsanstalt eine viermalige Bestellung am Tage hatte, die Reichspost dagegen eine neunmalige Bestellung am Tage hat.

Also die Sozialpolitik kostet Geld; das ist hier oft gesagt worden. Sozialpolitik sollen und wollen wir treiben. Dadurch werden aber unsere Leistungen teurer als die einer Privatgesellschaft, und ich glaube, daß gerade in bezug auf die Verausgabung dieser Kosten das hohe Haus, wenn auch vielleicht nicht einstimmig, aber jedenfalls mit großer Mehrheit damit einverstanden sein wird, wenn die Verwaltung nicht anders verfährt als bisher.

Ich möchte zum Beweise meiner Behauptung, daß in der Tat die Ortstaxe bei uns billiger ist als in den meisten großen Städten, ja, daß sie ungewöhnlich billig ist, auf folgendes noch hinweisen. Sowohl in London wie in Paris und Wien haben Sie keine ermäßigte Taxe für den Ortsver-

kehr. Die Postkarte kostet in London einen halben Penny, das sind $4^1/_4$ Pfennig, in Frankreich 10 Centimes, macht 8 Pfennig, in Wien 5 Heller, das sind $4^1/_4$ Pfennig, in Brüssel 5 Centimes, das sind 4 Pfennig. Also Sie können nicht behaupten, daß, wenn wir mit dem Ortspostkartentarif von 2 auf 5 Pfennig in die Höhe gingen, wir den Vergleich mit anderen Ländern zu scheuen haben. Mit den Drucksachen im Ortsverkehre liegt es ähnlich.

Nun ist von einer Seite darauf hingewiesen, daß man Gefahr liefe, die Henne mit den goldenen Eiern zu schlachten. Diese Henne mit den goldenen Eiern ist so ein gutes Tier, das bei jeder solchen Debatte mindestens einmal auftritt

(Heiterkeit),

und als ich sie gestern kommen sah, hätte ich am liebsten gesagt: da sind Sie ja endlich!

(Heiterkeit.)

Meine Herren, es fällt uns ja gar nicht ein, den Verkehr erdrosseln zu wollen, und die Gefahr, daß wir es tun, liegt meines Erachtens nicht vor; denn das Publikum bedarf der Postkarten im Ortsverkehre, bedarf der Drucksachensendungen im Ortsverkehr, und wenn auch hier und da eine sparsame Hausfrau ihren Ärger der Post gegenüber dadurch zum Ausdrucke bringen wird, daß sie weniger Karten schreibt, so wird sie in kurzem bemerken, daß sie sich selber dabei mehr schädigt als die Post. Ich rechne auch damit, daß eine Erhöhung des Tarifs zunächst die absolute Zahl der Sendungen etwas zurückgehen läßt; aber ich glaube, daß dieser Verlust im Verhältnisse zu den Mehreinnahmen, die sich aus den erhöhten Tarifsätzen ergeben, keine wesentliche Rolle spielen wird, und daß immer noch der früher angegebene Satz von etwa 10 Millionen Mark mehr für die Zeitungsbeilagen und die Ortssendungen zusammen herauskommen wird. Also die Henne wird weiter ihr Futter suchen, sie wird auch weiter goldene Eier legen

(Heiterkeit);

wir hoffen nur, daß durch eine rationelle Fütterung die Eier künftig etwas größer ausfallen werden.

Ich möchte zum Schlusse noch zu der Erörterung der Erklärungen übergehen, die im Jahre 1898 von dem damaligen Chef der Postverwaltung bei der Beratung der Postnovelle abgegeben worden sind. Der Herr Abgeordnete Singer hat gestern — und das erkenne ich dankbar an — nicht, wie das vielfach in der Presse geschehen ist, dem jetzigen Chef der Reichs-Postverwaltung den Vorwurf gemacht, daß er sozusagen einen Vertrauensbruch beginge; er hat seinen Vorwurf mehr gegen die Mehrheit des hohen Hauses gerichtet. Ich glaube, es würde über den Rahmen der Aufgaben eines Mitglieds des Bundesrats hinausgehen, wenn ich die Verteidigung der Mitglieder des hohen Hauses übernehmen wollte.

(Heiterkeit.)

Er hat nur dem Herrn Staatsekretär den Vorwurf gemacht, daß er sich in Widerspruch setze mit den Erklärungen seines Herrn Vorgängers.

(Zuruf von den Sozialdemokraten.)

— Und der verbündeten Regierungen! — Ich muß sagen: es hat mich gefreut, an Herrn Abgeordneten Singer einen solchen konservativen Zug zu entdecken.

(Zuruf von den Sozialdemokraten.)

Gewöhnlich war es umgekehrt, gewöhnlich ging der Vorwurf dahin, daß sich der Ressortchef zu sehr an die von seinem Vorgänger markierte Richtungslinie gebunden hätte, und wenn er sich da gar mit der Mehrheit dieses hohen Hauses in Widerspruch setzte, dann wurde der Tadel nur um so schärfer.

Nun sind wir mit der Mehrheit des hohen Hauses oder wenigstens der Kommission im Einklange; wir haben einen neuen Weg eingeschlagen — nun ist es wieder nicht recht.

(Heiterkeit rechts und in der Mitte.)

Der Herr Abgeordnete Merten hat — das muß ich noch erwähnen — einen Satz verlesen aus dem damaligen Kommissionsberichte, der sich auf eine Erklärung des damaligen Staatssekretärs Herrn v. Podbielski bezog. Ich meine aber, er hätte etwas weiter lesen sollen.

(Sehr richtig!)

Gewiß hat Herr v. Podbielski gesagt:

> Seit 28 Jahren, solange das Reichs-Postgesetz bestehe, habe eine Erhöhung nicht stattgefunden, und der Reichstag könne deswegen wohl versichert sein, daß eine solche auch für die Zukunft so gut wie ausgeschlossen sei.

Aber er hat das gesagt, um einen Antrag zu bekämpfen, daß die niedrigen Ortsgebühren durch Gesetz festgesetzt werden sollen. Er hat damit also zum Ausdrucke bringen wollen, daß nach dem unbestreitbaren Zusammenhange, der zwischen der Aufhebung der Ortspostanstalten und der Einführung der niedrigen Tarife damals bestand, einseitig eine Erhöhung seitens der Reichs-Postverwaltung nicht zu erwarten sei. Aber — und nun kommt es weiter — selbst hierfür hat er sich noch eine Pforte offen gehalten. Er sagte nämlich weiter:

> Nun sei es selbstverständlich, daß Verhältnisse eintreten könnten, in denen eine versuchsweise durchgeführte Veränderung sich wirtschaftlich oder finanziell nicht bewähre und deshalb rückgängig gemacht werden müsse.

Also er wollte selbst für gewisse Fälle der Postverwaltung das Recht wahren, ohne Zustimmung des Reichstags und ohne Rücksicht auf diese damaligen Abmachungen zu erhöhen. Um den Fall handelt es sich hier nicht. Der jetzige Herr Staatssekretär hat keinen Zweifel darüber gelassen, daß er auf diesem Wege nur schreiten würde, wenn er der Zustimmung des hohen Hauses sicher wäre, und für solche Fälle kann, glaube ich, auch von dem skrupulösesten Manne nicht ein Vorwurf gemacht werden, der auch nur entfernt an einen Vertrauensbruch seitens der Reichsverwaltung anklingt. Wenn Sie Gesetze ändern, wenn Sie Verfassungsbestimmungen ändern im wechselseitigen Übereinkommen mit den verbündeten Regierungen, weil Sie die Verhältnisse für geändert halten, so wird wohl die Änderung eines solchen in loserer Form gegebenen Versprechens unter Zustimmung dessen, dem das Versprechen gegeben ist, des Reichstags in seiner Majorität, zulässig sein.

Die Erklärungen, die Herr v. Podbielski ferner mit dem Blicke in eine weitere Zukunft gegeben hat, sind mir auch wohl bekannt. Es ist manches Blümlein der Hoffnung damals auf dem Felde der Verkehrspolitik gepflanzt worden, aber zu einer Zeit, wo das Reich in einer sehr guten Finanzlage war. Bis zum Jahre 1899 haben die Überschüsse des Reichs fortgedauert, und wenn das weiter der Fall gewesen wäre, ich glaube, es ist kein Zweifel, daß wir uns heute hier über diese Resolution nicht zu unterhalten brauchten. Seitdem ist leider der Meltau des chronischen Defizits auf diese Blüten gefallen und hat sie teils geknickt, teils in der Entwickelung sehr zurückgehalten.

Der Herr Abgeordnete Singer hat seinem Tadel schließlich noch in den Worten Ausdruck gegeben, das wäre mal wieder eine Plusmacherei, — ein Wort, mit dem uns der Herr Abgeordnete schon öfter getadelt hat, wenn

ihm eine Maßregel zu finanziell zu sein schien. Ich weiß nicht, ob der Herr Abgeordnete sich bewußt ist, wer eigentlich der Vater dieses Wortes ist, und wessen Lieblingsausdruck es war: »ein Plus machen«. Es ist ein Mann gewesen, mit dem der Herr Abgeordnete in Denkweise und Anschauung wenig Ähnlichkeit hat, nämlich König Friedrich Wilhelm I. von Preußen.

(Heiterkeit.)

Der verlangte immer von seinen Behörden, sie sollten ein Plus machen

(Heiterkeit),

und damit hat er erreicht, daß die leeren Kassen, die zur Zeit seines Regierungsantritts vorhanden waren, sehr schön gefüllt wurden, und daß die wirtschaftliche Ordnung in Preußen so fest begründet wurde, daß nachher schwere Stürme überstanden werden konnten. Wie man hier ein Minus decken soll, ohne ein Plus zu machen, das ist sehr schwer zu verstehen.

(Heiterkeit.)

Der Herr Abgeordnete Singer hat uns noch in der Budgetberatung des letzten Winters, ich möchte sagen von seinem Standpunkt aus — sehr anerkennend behandelt. Denn er lobt ja nicht so leicht, besonders nicht die Regierung; aber er hat uns doch die Note »im ganzen ziemlich befriedigend« in der Budgetkommission gegeben. Nun hat er uns zu meinem Leidwesen wegen der Haltung gegenüber den Ortsportotarifen als überaus rückständig behandelt und ungefähr dem Gedanken Ausdruck gegeben, daß es nun mit dem Ansehen der Reichs-Postverwaltung ein für allemal vorbei wäre. Ja, meine Herren, bei einem Etat von 500 Millionen handelt es sich um eine Einnahmesteigernng von 2 Prozent und darum Räuber und Mörder!

Schließlich hat noch der Abgeordnete Singer zu seiner Hilfe den Geist meines alten und hochverehrten Chefs, des Generalpostmeisters Stephan, zitiert. Ich freue mich immer, wenn ich das Lob dieses bedeutenden Mannes in diesem hohen Hause künden höre; aber ich meine, hier bei dieser Gelegenheit hätte der Abgeordnete Singer doch von seinem Standpunkte besser getan, ihn nicht zu zitieren; denn niemand ist ein schärferer Gegner der Ermäßigung des Ortsportos gewesen als der Generalpostmeister v. Stephan; er fürchtete die finanziellen Wirkungen, und ich kann nur sagen, er war ein sehr weitblickender Mann.

(Heiterkeit.)

Also, meine Herren, ich schließe damit: angesichts der finanziellen Lage glaubt die Reichs-Postverwaltung, eben weil sie eine Reichsverwaltung ist, einer Tariferhöhung, wie sie in den Resolutionen gefordert wird, darum nicht widersprechen zu sollen, weil damit Tarifsätze getroffen werden, die ohnehin im Verhältnisse zur Leistung der Post sehr gering sind, und weil diese Erhöhung ohne Schaden wird getragen werden können. Wenn sie aber deshalb gescholten werden wird, so wird sie doch nicht aufhören, weiter an der Förderung des Verkehrs, an seiner Erleichterung und, soweit es wirtschaftlich geraten ist und die finanzielle Lage des Reichs es gestattet, auch an einer Ermäßigung der Tarifsätze zu arbeiten. Über den Tadel wird sie sich trösten in dem Bewußtsein, daß sie mit der Mehrheit dieses Hauses zusammengearbeitet hat zum Besten der finanziellen Sicherheit des Reichs, des Reichs, auf dessen Wohlbefinden sowohl der Reichstag wie die Reichs-Postverwaltung fußt.«

(Lebhafter Beifall.)

Der Abgeordnete Dr. Arendt begründete seinen Antrag, das Porto fur Postkarten im Ortsverkehre nicht auf 5, sondern nur auf 3 Pfennig

zu erhöhen, u. a. mit dem Hinweise darauf, daß nach dem Kommissionsvorschlage Briefe und Postkarten gleiches Porto zahlen würden. Dies widerspräche allen bisher geltenden postalischen Grundsätzen und der ganzen Einrichtung der Postkarte, käme auch bei keiner anderen Postverwaltung vor. Eine Erhöhung des Satzes auf 5 Pfennig würde zu einer Einschränkung des Postverkehrs führen und namentlich größere Geschäfte veranlassen, ihre Ortssendungen durch eigene Boten bestellen zu lassen.

Dem Vorschlage des Abgeordneten Dr. Arendt trat der Staatssekretär des Reichsschatzamts, wie folgt, entgegen:

»Meine Herren, auf die posttechnischen Bedenken, die der Herr Vorredner soeben vorgetragen hat, zu antworten, überlasse ich dem anwesenden Herrn Vertreter der Reichs-Postverwaltung. Ich habe mich nur zum Worte gemeldet, um die finanzielle Seite des Antrags des Herrn Abgeordneten Dr. Arendt mit wenigen Worten zu beleuchten.

Meine Herren, die Kommission des Reichstags, die sich mit der Vorbereitung der Reichsfinanzreformvorlage zu befassen hatte, ist bald nach dem Eintritt in ihre Beratungen auf Grund der Mitteilungen von Regierungsseite, auf Grund der von uns der Kommission gemachten Vorlagen zu dem Ergebnisse gelangt, daß sie anerkennen müsse, daß der Deckungsbedarf im Reiche, der durch neue Steuern beglichen werden soll, sich auf den Betrag von 200 Millionen Mark belaufe. Neben diesen 200 Millionen Mark, die durch neue Steuern zu begleichen sind, verbleiben dann immer noch 24 Millionen Matrikularbeiträge der Einzelstaaten ungedeckt. Die von der Kommission nach langen Beratungen vorgeschlagenen Deckungsmittel belaufen sich in ihrem Endeffekt im ganzen in dem seinerzeit eintretenden Beharrungszustande nach vorgenommenen Schätzungen auf etwa 180 Millionen Mark. Sie finden die genauere Zusammenstellung darüber auf der Seite 72 des Kommissionsberichts, der auf der Nr. 388 der Drucksachen dem hohen Hause vorliegt. Es fehlen demnach noch 20 Millionen Mark Deckungsmittel, um den Fehlbetrag zu begleichen, der nach den eigenen Anerkenntnissen Ihrer Kommission in dem Reichshaushaltsetat als vorhanden anzuerkennen ist.

Nun, meine Herren, in diesen 180 Millionen Mark sind aber auch die Mehreinnahmen inbegriffen, welche die von der Kommission beschlossene Resolution aus der Erhöhung der Postgebühren bereitstellen will. Wenn dabei angenommen worden ist, daß die Erhöhung des Postportos rund 12 Millionen Mark abwerfen soll, so ist bereits die Rückwirkung eingerechnet, die eine solche Erhöhung auf die Verkehrseinnahmen überhaupt zu haben pflegt. Also diese Rückwirkung der Verkehrseinschränkung ist bereits berücksichtigt.

Nun würde der Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Arendt zur Folge haben, daß anstatt der 12 Millionen Mark, wie sie die Kommission von ihrer Resolution erwartet, nur noch 6 Millionen zur Deckung des Fehlbetrags des Reichshaushalts flüssig würden, und es würde damit der ungedeckte Betrag, der an den obigen 200 Millionen fehlt, sich von 20 auf 26 Millionen erhöhen.

Ich möchte Sie bitten, meine Herren, daß Sie sich diesen finanziellen Effekt bei der Beschlußfassung über den Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Arendt doch recht gegenwärtig halten möchten: denn meines Erachtens dürfen derartige Konsequenzen bei der Lage, in der wir uns augenblicklich mit dem Reichshaushalte befinden, in keiner Weise leicht genommen und übersehen werden.

Meine Herren, ich habe gestern zu meinem Bedauern Veranlassung gehabt, dem Herrn Grafen Kanitz entgegentreten zu müssen, als er einen auf einem anderen Gebiete liegenden Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Arendt unterstützen zu sollen glaubte. Heute bin ich im Gegenteil in der angenehmen Lage, dem Herrn Abgeordneten Grafen Kanitz meinen Dank dafür abzustatten, daß er es abgelehnt hat, dem Antrage des Herrn Abgeordneten Dr. Arendt, der Ihnen heute vorliegt, seine Zustimmung zu geben.

Ich gebe mich der Hoffnung hin und mit mir die verbündeten Regierungen, daß auch die übrigen Mitglieder der Mehrheitsparteien diesem Beispiele des Herrn Abgeordneten Grafen Kanitz folgen, daß Sie den Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Arendt ablehnen und der Resolution, die Ihnen von der Kommission empfohlen worden ist, ohne weitere Änderung die Zustimmung erteilen werden.«

Der Unterstaatssekretär Sydow schloß sich mit folgender Darlegung an:

»Meine Herren, nur wenige Worte! Der Herr Abgeordnete Dr. Arendt hat gesagt, durch den Vorschlag, im Ortsverkehre das Briefporto dem Postkartenporto gleichzustellen, würde das ganze Portosystem durchbrochen und etwas sonst noch nicht Bestehendes geschaffen. Ich will nicht Wert darauf legen, daß z. B. in Frankreich jetzt überall Briefe und Postkarten gleich tarifiert werden und daß in Italien im Ortsverkehre für beides gleiche Sätze gelten; ich will nur darauf aufmerksam machen, daß bis zum Jahre 1900 in Deutschland mit Ausnahme von Berlin überall im Ortsverkehre der Brief 5 Pf. und die Postkarte ebenfalls 5 Pf. Porto gekostet hat — nur in Berlin war der Brief mit 10 Pf. bewertet.

Dahingegen würde das, was der Herr Abgeordnete Arendt vorschlägt, nämlich die Drucksachen und die Postkarten gleichmäßig auf 3 Pf. Porto zu bringen, ein Bruch in das System sein. Das haben nur wir in den Jahren mit dem Zweipfennigsatz gehabt; sonst gibt es nirgends in der Welt, weder in Deutschland noch anderswo, ein Tarifsystem, bei dem die Postkarten so billig befördert werden wie die Drucksachen.

Was dann die von ihm befürchteten Gegenmaßregeln anlangt, so kann ich wohl von den Beförderungsanstalten des hiesigen Magistrats absehen. Eine Behörde verfährt nach ganz anderen Grundsätzen als ein Privatbetrieb. Ich muß sagen, ich halte die Gegenmaßregeln nicht für sehr gefährlich. Größere Geschäftsleute können sich eigentlich nur für unadressierte Sendungen, für Drucksachen zusammentun, und wenn sie ihre Drucksachen, ihre Kataloge durch ihr eigenes Personal befördern lassen, so können wir ihnen nur dankbar dafür sein. Es würde mich für unsere braven Briefträger herzlich freuen, wenn sich ihre Taschen dadurch erleichtern würden, und sie würden dafür andere, leichtere und nebenbei für die Verwaltung besser lohnende Bestellarbeit bald finden. Was dagegen die Beförderung der Briefe betrifft, so würden solche Anstalten voraussichtlich an zweierlei scheitern, einmal an der mangelnden Schnelligkeit, und außerdem besteht die große Gefahr, daß die Unternehmer sich in dem ziemlich feinen Netze des Monopolgesetzes dabei fangen dürften.«

Der Abgeordnete Dove, der hierauf das Wort nahm, bekämpfte die Resolution der Kommission, wie den Antrag Arendt insbesondere mit der Begründung, es sei nicht ziffermäßig dargetan, daß beim Ortsverkehre mit Verlust gearbeitet werde, die Erhöhuug des Portos werde auch nicht bloß die Großstädte, sondern das ganze Land schädigen und viel weniger die reichen Leute als den Mittelstand treffen. Ihm folgte der Abgeordnete

Kaempf, der wieder die Frage der Rentabilität der Postverwaltung erörterte und dabei hervorhob, daß die Post kein Finanzinstitut sei, sondern die Aufgabe habe, Handel, Verkehr und Industrie zu stützen. Die Portoerhöhung werde Mindereinnahmen zur Folge haben, während jede Ermäßigung, wie die Erfahrung lehre, eine Verkehrsvermehrung und schließlich auch eine Einnahmeerhöhung herbeiführe.

Der Abgeordnete Singer kam nochmals auf seine früheren Ausführungen und namentlich auf die Behauptung zurück, die Postverwaltung halte bei Zustimmung zu der Resolution das Versprechen nicht, das sie im Jahre 1899 dem Lande hinsichtlich der Gebühren für den Orts- und Nahverkehr gegeben habe.

Der Unterstaatssekretär Sydow erwiderte:

»Der Herr Abgeordnete Singer hat jetzt den Vorwurf, den er der Verwaltung wegen ihres im ganzen zustimmenden Verhaltens zu den Wünschen der Kommissionsmehrheit macht, dahin präzisiert, daß die Verwaltung zwar nicht ein Versprechen dem Reichstage gegenüber zu brechen im Begriffe sei, wohl aber ein Versprechen, welches dem Lande gegenüber gegeben sei. Demgegenüber will ich nur kurz bemerken, daß nach der Reichsverfassung bei allen staatlichen Aktionen das Land der Regierung gegenüber durch den Reichstag vertreten wird.«

(Zurufe von den Sozialdemokraten.)

Bei der weiteren Diskussion, in der die Abgeordneten Dr. Wolff und Bruhn gegen die Resolution sprachen, wies der Abgeordnete Gamp, der für die Gebührenerhöhung eintrat, u. a. auch darauf hin, daß die früheren Privatposten nur deshalb mit den niedrigen Gebühren hätten bestehen können, weil sie ihr Personal gering besoldeten.

Die Abstimmung ergab Annahme der Resolution unter Ablehnung des Änderungsantrags Arendt.

Die dritte Beratung des Postetats für 1906 fand am 28. Mai statt. Dabei brachte der Abgeordnete v. Gerlach einen von ihm bereits bei der zweiten Lesung erwähnten Fall zur Sprache, in dem ein Beamter für den Verlust eines Geldbriefs von 2400 Mark haftbar gemacht worden war; er suchte nachzuweisen, daß das Vorgehen der Postverwaltung gegen den Beamten nicht gerechtfertigt sei.

Der Staatssekretär entgegnete ihm folgendes:

»Ich verstehe das Mitgefühl, dem Herr v. Gerlach eben Ausdruck gegeben hat, kann aber versichern, daß bei jedem einzelnen Vorgesetzten und dem Chef der Verwaltung das Mitgefühl eben so stark ist wie das seine. Wir tun jedoch auch im Interesse der Beamten am besten, wenn wir dem Gerichtsverfahren freien Lauf lassen. In der zweiten Lesung ist der Fall hier zur Sprache gebracht, und ich habe dann Berichte eingefordert. Nach diesen stellt sich heraus, daß ein Beamter wegen Verlustes eines Geldbriefs in den Verdacht gekommen ist, den Brief unterschlagen zu haben. Es ist auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen ein Defektenbeschluß gegen ihn abgefaßt worden; außerdem ist die Sache vor den Strafrichter gekommen. Der Beamte wurde im Strafverfahren wegen mangelnden Beweises freigesprochen. Nun haftet nach den gesetzlichen Vorschriften jeder Beamte zivilrechtlich nicht bloß für alle Sachen, die er unterschlägt, sondern auch für die Sachen, die ihm übergeben sind, und die er nicht weiter nachweisen kann. Zu einer Aufhebung des Defektenbeschlusses lag daher schon aus dem Grunde kein Anlaß vor, weil der Beamte den Geldbrief nicht nachweisen konnte. Der Defektenbeschluß wurde vollstreckt. Gegen diesen Beschluß steht dem Beamten die Zivilklage zu. Diese Zivilklage war bereits

erhoben, als der Herr Abgeordnete v. Gerlach die Sache hier zur Sprache brachte, und in dem Zivilprozesse hatte das Gericht damals bereits eine neue umfassende Beweisaufnahme über das Abhandenkommen des Geldbriefs angeordnet. Die Beweiserhebungen sind noch nicht zu Ende. Unter diesen Umständen liegt für die Verwaltung keine Veranlassung vor, einzugreifen, weil eben eine ganz neue Beweisaufnahme stattfindet und es im Interesse des Beamten selbst nur wünschenswert sein kann, wenn die Sache vollständig klargelegt wird.

Wenn nun der Herr Abgeordnete v. Gerlach als besonders belastend für die Verwaltung anführt, daß inzwischen eine neue Kostenrechnung aufgestellt worden sei, und deren Betrag von dem Beamten eingezogen werden solle, so ist das auch wieder die Folge des Gesetzes, daß der Beamte für die Untersuchungskosten im Defektenverfahren haften muß, und zwar nicht bloß, wenn er unterschlagen hat, sondern auch, wenn die Sendung durch sein Versehen abhanden gekommen ist. Man wird anerkennen müssen, daß, wenn dieser Nachtragsbeschluß nicht gefaßt worden wäre, die Ober-Postdirektion dem Beamten die Möglichkeit entzogen hätte, in dem schwebenden Prozesse gleich auf die Aufhebung dieses Defektenbeschlusses, der nichts weiter ist als ein Anhängsel zu dem anderen, zu beantragen. Nun, wie ich soeben gehört habe, soll die Vollstreckung dieses Beschlusses über 146 Mark auf Veranlassung der Ober-Postdirektion stattfinden. Das ist vollständig korrekt; es wird sich indessen, wie ich hoffe, ermöglichen lassen, die Vollstreckung noch auszusetzen. Das ist der einzige Punkt, bei dem die Zentralbehörde eingreifen und eine Milderung eintreten lassen kann.«

Vom Abgeordneten Werner, der zunächst bemängelte, daß Dienstbriefe mit dem Portofreiheitsvermerke »Heeressache« statt »Militaria« als portopflichtig behandelt worden seien, wurde weiter der schon oft geäußerte Wunsch ausgesprochen, daß das Gratifikationssystem ganz beseitigt oder wenigstens eingeschränkt werde.

Der Abgeordnete Müller (Sagan) berührte kurz die Frage einer Erhöhung des Portos für Ortspostkarten, indem er gegen die Erhöhung Einspruch erhob, weitere Erörterungen indes sich für später vorbehielt. Der Abgeordnete v. Gerlach kam auf den eingangs besprochenen Fall zurück und bezeichnete es namentlich als eine große Härte, daß man dem Beamten die Erstattung der Kosten von 70 Mark für das Gutachten eines Schreibsachverständigen auferlegt habe.

Mit folgender Erklärung des Staatssekretärs schloß die Diskussion:

»Ich möchte dem Herrn Vorredner gleich erwidern: es ist mir nicht gegenwärtig, wodurch die 70 Mark für den Schreibsachverständigen entstanden sind; ich nehme aber an, daß sie nicht aus Anlaß der strafrechtlichen Untersuchung entstanden sind, sondern um den Fall aufzuklären, also im gewöhnlichen Postuntersuchungsverfahren.

(Zuruf links.)

— Nein, Herr Abgeordneter, das ist ein sehr großer Unterschied. Hier handelt es sich um die Unterschiebung eines Briefes; es handelt sich darum, den Sachverhalt vollständig aufzuklären, zu ermitteln, wo der Geldbrief verblieben und das Falschstück untergeschoben ist, sowie, welche Beamten als Täter in Frage kommen. Bei diesen Ermittelungen werden die Kosten entstanden sein.

Was nun das Schreibgutachten anlangt, so darf man sich das nicht so vorstellen, als ob die Ober-Postdirektion den Schreibsachverständigen herangeholt und auf Grund seines Urteils das strafgerichtliche Verfahren beantragt hatte. Nein, meine Herren, das wäre eine ganz schiefe Ansicht.

Wenn solche Fälle vorkommen, so wird genau untersucht, welche Gelegenheit der Beamte etwa gehabt hat, eine derartige Unterschiebung vorzunehmen, und wenn diese Untersuchung belastend ausfällt, dann wird der Schreibsachverständige gehört. Also nicht das Urteil des Schreibsachverständigen ist entscheidend, sondern entscheidend ist die Gesamtheit der Tatsachen, die bei der Untersuchnng aufgedeckt werden.

Was die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Werner anbetrifft, so ist uns nicht bekannt, daß ein Brief, auf dem »Heeressache« statt »Militaria« stand, beanstandet worden sei. Selbstverständlich würde da Remedur eintreten und den Beamten gesagt werden, das sei zulässig.

Dann hat der Herr Abgeordnete wieder das Gratifikationswesen zur Sprache gebracht. Treu dem Versprechen, welches ich hier abgegeben habe, sind die Fonds für Vergütungen und für Unterstützungen anders verteilt worden, und zwar nach der Richtung, daß für die eigentlichen Vergütungen, für die Gratifikationen, den Ober-Postdirektionen weniger Geld zur Verfügung gestellt worden ist als für Notfälle, also für Unterstützungen. Es ist unmöglich bei 240 000 Beamten und Unterbeamten und verhältnismäßig geringen Mitteln diese so zu verteilen, daß jeder zufrieden ist. Da natürlicherweise nicht jeder etwas bekommen kann, wird jeder Nichtbedachte sagen: warum bekommt der was und ich nicht? Das liegt in der menschlichen Natur. Da kann der Herr Abgeordnete Werner, da kann das ganze hohe Haus sich mit der Verteilung beschäftigen, sie würden ebenso Nackenschläge bekommen, wie ich, und sie ruhig hinnehmen müssen. Ich sage mir: viele sind berufen, wenige auserwählt.

(Heiterkeit.)

Mehr Geld kann ich nicht verteilen, als ich habe. Aber hier steht zur Frage: sollen wir den ganzen Fonds abschaffen oder ihn belassen? Wenn wir es uns ehrlich überlegen, so brauchen wir solche Fonds, um helfen zu können, wo Not ist, und um außergewöhnliche Leistungen zu belohnen. Dann müssen wir es mit in den Kauf nehmen, daß man uns als ungerechte Vorgesetzte schildert; wir müssen uns trösten damit, nach bestem Wissen und Gewissen verteilt zu haben. Mehr können wir nicht.«

(Bravo!)

Der Etat wurde in allen Teilen unverändert genehmigt.

Die Poststraße über den Simplon.

Mit der Eröffnung des Simplontunnels hat die Poststraße über den Simplonpaß, die Jahrhunderte lang eine wichtige Verbindung zwischen der Schweiz und Italien hergestellt hat, erheblich an Bedeutung verloren; denn der Verkehr, der sich bisher über den Paß bewegte, wird künftig in der Hauptsache den Weg durch den Tunnel wählen. Als ein Meisterwerk der Ingenieurkunst, als ein Kulturwerk »dauernder als Erz« darf man die Fertigstellung des Simplontunnels begrüßen. Es verlohnt aber auch, den Blick rückwärts zu wenden und zu verfolgen, wie der Verkehrsweg über den Simplon entstanden ist, und wie sich der Verkehr auf ihm entwickelt hat. Sehr interessante Angaben hierüber enthält eine Denkschrift »La route du

Simplon et son exploitation par les diligences postales suisses«, welche die schweizerische Postverwaltung aus Anlaß der Inbetriebnahme des Simplontunnels in Gemeinschaft mit dem eidgenössischen Inspektorat der öffentlichen Arbeiten herausgegeben hat.

Den ersten Übergang über den Simplonpaß soll der römische Konsul Servillius Caepio im Jahre 117 v. Chr. auf dem Zuge gegen die Zimbern mit seinen Truppen ausgeführt haben; doch wird diese Überschreitung der Alpen von keinem der alten Schriftsteller erwähnt. Nach der Geschichte des Kantons Wallis von Guy soll der Weg über den Simplon unter Kaiser Augustus für den Handel erschlossen worden sein; jedenfalls ist es nach Mommsen und anderen Geschichtsschreibern sicher, daß Ende des zweiten Jahrhunderts n. Chr. eine Straße über den Simplonpaß bestanden hat, die zur Erleichterung des Handelsverkehrs zwischen Ober-Italien und dem oberen Rhonetal bestimmt war. Diese Meinung findet ihre Begründung in Funden römischer Münzen, die aus jener Zeit stammen, ferner in einer in Vogogna im Ossolatale gefundenen Inschrift, wonach der Verkehrsweg um 196 n. Chr. mit einem Kostenaufwande von 13600 Sesterzen hergestellt worden ist. Eine weitere Inschrift auf einem in Sitten entdeckten, aus der Mitte des 3. Jahrhunderts n. Chr. stammenden Meilensteine läßt erkennen, daß die Straße über den Simplon zur Römerzeit nicht eine Militärstraße, sondern eine Handelsstraße gewesen ist.

Der Name »Simplon« erscheint zum ersten Male in einer Urkunde aus dem Jahre 1235, die das zur Zeit der Kreuzzüge von dem Orden des Heiligen Jakob in Jerusalem auf dem Simplon errichtete Hospiz erwähnt. Der Verkehr über den Simplon scheint im 13. Jahrhundert nicht besonders rege gewesen zu sein; wenigstens sind aus den Jahren 1272 und 1291 Verträge schweizerischer Bischöfe mit Mailänder Kaufleuten erhalten, die den Zweck hatten, der Simplonstraße einen lebhafteren Handelsverkehr zuzuführen. Daß diese Bemühungen nicht ohne Erfolg waren, beweist der Umstand, daß sich nicht lange nachher viele Kaufleute in den wallisischen Städten niederließen. In der Boccardschen Geschichte des Wallis wird gesagt, daß auf der Straße über den Simplon im Mittelalter ein lebhafter Verkehr zwischen Lyon, Mailand und Venedig unterhalten worden sei, obwohl die Straße über den Paß in der Hauptsache nur darin bestanden habe, daß Brücken mehr kühn als mit Methode über schreckliche Abgründe gelegt worden seien. Mehrfach war der Verkehr über den Simplon übrigens infolge von Bürgerkriegen und Aufständen unterbrochen; doch wurde von den beteiligten Kreisen immer sobald als möglich für Wiederaufnahme des Verkehrs Sorge getragen.

Bis Ende des 18. Jahrhunderts war die Straße über den Simplon nur für Pferde und Maultiere benutzbar. Die Herstellung eines verbesserten, auch für Fuhrwerk geeigneten Weges ist Napoleon I. zu danken, der 1797 von Italien aus Verhandlungen zwischen Frankreich und der Zisalpinischen Republik einleitete, die auf die Erbauung einer auch für Artillerie fahrbaren Militärstraße zwischen dem Genfer See und dem Lago Maggiore über den Simplon hinzielten. Als Ergebnis dieser Verhandlungen bestimmte im September 1800 eine Verordnung der Konsuln, daß Frankreich und die Zisalpinische Republik zur Herstellung der Fahrstraße von Brig über den Simplon nach Domodossola monatlich je 50000 Frcs. bereitzustellen hätten. Die Leitung des Anfang 1801 begonnenen Baues lag in der ersten Zeit in den Händen der Militärbehörden; doch kamen die Arbeiten nicht recht vorwärts, weil es an einem festen Plane fehlte. Erst als die Oberleitung auf den Ingenieur Céard übergegangen war, dem ein Stab französischer und italie-

nischer Ingenieure zur Seite stand, wurden die Bauarbeiten rascher gefördert. Céard hat das Verdienst, die neue Fahrstraße ausgekundet und festgelegt zu haben; er hat auch die nicht geringen Schwierigkeiten, die sich der Vollendung des Werkes entgegenstellten, zu beseitigen gewußt, so daß er Napoleon im Mai 1805 auf die Frage: »Wann können Kanonen über den Simplon geführt werden?« antworten konnte: »Zu Ende des Jahres, wie Majestät befohlen haben.« In der Tat war die neue Simplonstraße im Oktober 1905 für Fuhrwerk jeder Art benutzbar; Kanonen haben sie aber nie befahren, sondern sie hat stets nur friedlichen Zwecken gedient.

Die eigentliche Simplonstraße beginnt in Brig in einer Höhe von 681 m, führt über Bérisal (1526 m) zum Passe (2010 m), berührt das Dorf Simplon (1479 m) und das an der schweizerisch-italienischen Grenze gelegene Dorf Gondo (1802 m) und führt dann über Iselle, Varzo (584 m), Crevola (335 m) nach Domodossola (186 m). Mehrfach überschreitet die Straße reißende Gebirgsflüsse und Bäche; einzelne Brücken haben eine Spannweite bis zu 30 m. An vielen Stellen ist der Weg in Granitgestein eingesprengt; besondere Erwähnung verdient die 220 m lange Galerie von Gondo. An der Straße sind verschiedene Unterkunftsstellen errichtet. Die wichtigste ist das schon unter Napoleon I. begonnene, aber erst 1835 vollendete neue Hospiz. Die Gesamtkosten der großartigen Wegeanlage haben sich auf 5,2 Millionen Frcs. belaufen. Später ist die Simplonstraße mehrfach verbessert worden. Die jährlichen Unterhaltungskosten haben durchschnittlich 25000 bis 30000 Frcs. im Jahre ausgemacht; allein für Wegschaffen von Schnee sind in jedem Jahre rund 11 000 Frcs. zu verausgaben gewesen. Während der eigentlichen Wintermonate findet ein Fuhrverkehr über den Simplon nicht statt, doch wird der Verkehr in jedem Jahre so zeitig als möglich aufgenommen. Der früheste Zeitpunkt, zu dem dies möglich war, ist 1882 der 21. März und der späteste Zeitpunkt 1898 der 28. Mai gewesen.

Eine regelmäßige Frachtenbeförderung hat auf der Simplonstraße niemals bestanden. Indes bewegte sich früher doch ein ziemlich lebhafter Frachtverkehr über den Simplon, und es bestanden an verschiedenen Orten, u. a. in Brig, Iselle und im Dorfe Simplon, Warenniederlagen. Nach Eröffnung der Eisenbahn durch den Mont Cenis ging der Warenverkehr über den Simplonpaß immer mehr zurück. Eine in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts nach Fertigstellung der Bahn bis Brig an diesem Orte entstandene Handelsgesellschaft, die sich die Beförderung von Frachtgütern über den Simplon zur Aufgabe machte, hat wegen des geringen Verkehrs eine besondere Bedeutung nicht zu erlangen vermocht.

Privatbriefe aus Frankreich und Genf nach Italien wurden etwa seit Mitte des 17. Jahrhunderts regelmäßig über den Simplon befördert. Dies geht aus einer im Jahre 1640 in Sitten erlassenen Bekanntmachung hervor, in der es hieß: »Eine Ordinaripost nach Mailand und anderen Städten Italiens wird fortan jeden Mittwoch aus Genf abgehen und über Sitten und Wallis verkehren. Mit ihr werden Briefe aus Lyon nach Mailand in 10 Tagen und aus Genf nach Mailand in 8 Tagen befördert«. 1698 erhielten Berner Patrizier, Gebrüder Fischer, für die Dauer von 15 Jahren das alleinige Recht, die Posten zwischen Genf und Mailand auf wallisischem Gebiete zu befördern. Der Vertrag mit der Familie Fischer wurde bis 1788 regelmäßig erneuert. Eine Vergütung hatten die Unternehmer für das Privilegium nicht zu zahlen; sie hatten aber die amtlichen Briefe allgemein und Privatbriefe immer dann, wenn sie aus wallisischen Orten herrührten und nach anderen wallisischen Orten gerichtet waren, unentgeltlich zu befördern. Briefe aus dem Wallis nach dem Ausland und umgekehrt durften mit Porto nur

für die fremde Beförderungsstrecke belegt werden. Mit Italien und Frankreich schloß die Fischersche Postunternehmung 1744 und 1768 Verträge ab, durch die sie sich den Durchgang ihrer Posten durch Piemont und das obere Novara sicherte. Ein weiterer Vertrag vom Jahre 1769 hatte die Herstellung unmittelbarer Postbeziehungen zwischen Frankreich und Italien durch Vermittlung der Fischerschen Post zum Gegenstande.

Das Postprivilegium der Familie Fischer erlosch 1802. Zu diesem Zeitpunkte wurde das Recht der Briefbeförderung in Wallis an eine aus drei angesehenen wallisischen Bürgern bestehende Gesellschaft übertragen; doch scheint diese mit Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt zu haben, denn sie trat ihre Vorrechte einschließlich des Rechtes, Postverträge mit anderen Ländern abzuschließen, im Januar 1805 an die Postverwaltung des Kantons Waadt ab. Die Regierung dieses Kantons schloß daraufhin im folgenden Jahre einen Postvertrag mit Italien wegen Unterhaltung eines Postaustausches auf dem Wege über den Simplon ab. Damals bestand von Lausanne über Wallis nach Italien eine wöchentlich zweimalige Postverbindung, und zwar verkehrte in jeder Richtung ein leichter offener Wagen, der außer den Postsachen ein oder zwei Reisende befördern konnte.

Umfassendere Einrichtungen zur postmäßigen Beförderung von Personen über den Simplon wurden von 1807 ab getroffen. Im Jahre 1808 bestanden neben der Briefpostbeförderung, die in der bisherigen Weise aufrecht erhalten wurde, zwei Anstalten zur Personenbeförderung, nämlich die von der »Compagnie des postes et diligences«, einer aus wallisischen Bürgern bestehenden Handelsgesellschaft, betriebene regelmäßige Personenbeförderung, ferner eine durch eine andere Gesellschaft unterhaltene, nicht an regelmäßige Zeiten gebundene Extrapostbeförderung. Ebenfalls im Jahre 1808 wurde eine Verordnung erlassen, die — ähnlich dem noch jetzt in der Schweiz bestehenden Personenregal — bestimmte, daß außer den von der Regierung bestellten Unternehmern niemand berechtigt sei, eine Personenbeförderung mit regelmäßigen Abgangs- und Ankunftszeiten zu betreiben; auch sollten nur die amtlich bestellten Posthalter berechtigt sein, Stationen für Pferdewechsel zu unterhalten. Bei Zuwiderhandlungen war eine Strafe von 16 Frcs. für jeden Fall verwirkt, auch sollte der Zuwiderhandelnde die Postunternehmer für den ihnen erwachsenen Schaden entschädigen. Im Jahre 1809 wurde die regelmäßige Personenbeförderung und die Extrapostbeförderung in der Hand der »Compagnie des postes et diligences« vereinigt; 1815 wurde dieser Gesellschaft die gesamte Postbeförderung über den Simplon übertragen, doch trat sie im folgenden Jahre ihre Postgerechtsame an die Postverwaltung des Kantons Waadt ab. Damals bestand in jeder Richtung eine wöchentlich dreimalige Postbeförderung von St. Moritz über den Simplon nach Domodossola und zurück. 1830 nahm die Regierung des Kantons Wallis die Postbeförderung über den Simplon selbst in die Hand. 1840 bestand in jeder Richtung viermal in der Woche eine Postverbindung, und man kam, wenn man in Mailand z. B. Dienstag Abend um 6 Uhr abfuhr, in St. Moritz am Donnerstag Nachmittag um 4 Uhr an. Eine Fahrt im Innern des Postwagens von Genf nach Mailand kostete damals rund 70 Frcs.

Nachdem durch die schweizerische Bundesverfassung von 1848 das Recht, Posten einzurichten und zu betreiben, auf den Bund übergegangen war, trat die Bundes-Postverwaltung am 1. Januar 1849 ins Leben und übernahm auch den Postbetrieb auf der Simplonstraße. Die zwischen verschiedenen schweizerischen Kantonen und dem Königreiche Sardinien abgeschlossenen Postverträge wurden im Jahre 1850 durch einen neuen Ver-

trag ersetzt, der u. a. bestimmte, daß die schweizerische Postverwaltung auf ihre Kosten die Postverbindung über den Simplon bis Domodossola betreiben solle. Eine der ersten Maßnahmen der neuen Bundes-Postverwaltung war die Einrichtung einer täglichen Postverbindung zwischen Lausanne und Domodossola. Die Festsetzungen eines weiteren Postvertrags zwischen der Schweiz und dem Königreiche Sardinien vom Jahre 1860 sind, wenngleich dieser Vertrag bereits im folgenden Jahre durch einen Vertrag zwischen der Schweiz und dem neugebildeten Königreich Italien ersetzt wurde, im wesentlichen bis jetzt für den Postbetrieb auf der Simplonstraße maßgebend geblieben. Durch die Verträge von 1860 und 1861 sicherte sich die Schweiz das Recht, die Post über den Simplon auf italienischem Gebiete bis Arona zu betreiben. Auf der ganzen Strecke bis Arona stand der schweizerischen Postverwaltung das alleinige Recht zur Beförderung von Reisenden und Postsachen zu, auch flossen alle Einnahmen aus der Personen- und Postbeförderung zur schweizerischen Postkasse. Zur Sicherung dieser Gerechtsame erhielt die Schweiz das Recht, in den auf italienischem Gebiet an der Poststraße gelegenen Orten Postanstalten einzurichten. Die der Schweiz durch die Verträge von 1860 und 1861 für die Sommermonate zugestandene zweite tägliche Personenpost über den Simplon kam 1863 zustande. Abgesehen hiervon wurde die Postverbindung durch Einführen bequemerer Postwagen und durch andere Maßnahmen mehr und mehr verbessert. In den Jahren zwischen 1860 und 1870 stand die Postbeförderung über den Simplon in höchster Blüte; 1870 wurden zwischen Sierre und Arona beinahe 30 000 Reisende befördert. Dann ging der Verkehr über den Simplon nach und nach zurück; namentlich die Anfang der siebziger Jahre erfolgte Eröffnung des Mont Cenis-Tunnels sowie die Eröffnung des St. Gotthard-Tunnels im Jahre 1882 taten der Simplonstraße viel Abbruch. Im übrigen wurde die Eisenbahn sowohl auf schweizerischer wie auf italienischer Seite immer näher an den Simplon herangeführt; auf schweizerischer Seite war die Bahn bereits 1878 bis Brig vorgedrungen; auf italienischer Seite wurde sie 1889 bis Domodossola fertiggestellt, so daß sich die Post seitdem auf die Strecke Brig–Domodossola beschränkt sah. Auf dieser Strecke wurden 1905 täglich in jeder Richtung durchschnittlich 32 Reisende befördert; zur Extrapostbeförderung auf der Simplonstraße wurden in demselben Jahre 150 Pferde unterhalten. Die Dauer der Postbeförderung von Lausanne nach Domodossola betrug 1851 33 Stunden, 1865, als die Bahn bis Sitten fertiggestellt war, 22 und nach Fertigstellung der Bahn bis Brig 13 Stunden. Jetzt, nachdem der Simplontunnel dem Verkehr übergeben und der Weg von Lausanne nach Domodossola damit von 209,6 auf 186,3 km verkürzt worden ist, kann man Domodossola von Lausanne aus in weniger als 4 Stunden erreichen.

In beschränktem Maße wird der Postbetrieb über den Simplon von der schweizerischen Postverwaltung auch fernerhin aufrecht erhalten werden. In den Sommermonaten soll nämlich täglich einmal eine Personenpost auf der alten Poststraße verkehren, teils im Interesse der an dieser oder in ihrer Nähe gelegenen Orte, teils wegen der Fremden, die die herrliche Gegend sicher auch ferner gern aufsuchen werden.

Das Verkehrswesen bei den Römern und der Cursus publicus.

Von Prof. Dr. Solbisky in Weimar.

(Schluß.)

Weit fühlbarer als für das Reisen war der Mangel einer festen Verkehrseinrichtung für den brieflichen Verkehr. Bekanntlich war es Gebrauch, die Privatbriefe an Reisende, Handelsleute, Schiffer zur Besorgung zu übergeben, was für pünktliche und sichere Beförderung nicht gerade von Vorteil war. So klagt Cicero an Atticus, als dieser auf seinen Besitzungen in Epirus weilte: »Ich habe es so lange anstehen lassen, weil ich keine zuverlässigen Überbringer aufzutreiben weiß; denn wie wenige finden sich, denen man einen Brief von Bedeutung anvertrauen kann.« Am 12. Mai des Jahres 59 erhielt Cicero in Rom einen Brief, den Atticus bereits am 13. Februar aus Athen abgesandt hatte, und doch spricht er davon, als ob es nichts Ungewöhnliches sei. In gefährlichen Zeiten legte man sich auch auf Verabredung andere Namen bei und schrieb manches nur in Andeutungen und Winken. Wenn die gelegentliche Beförderung nicht ausreichte, so pflegten reiche Leute eigene Briefboten zu senden. Wie wir aus Juvenal wissen, wurden besonders die Liburner, ein kräftiger und gewandter Menschenschlag, hierzu verwandt. Auch dieser Dienst war eine der vielen Verrichtungen, welche zeigen, wie sehr die Sklaverei mit der ganzen Gestaltung des Lebens im Altertume verbunden war und als Ersatzmittel für viele unserer Einrichtungen unvermeidlich erschien. Ein solcher Bote nahm wohl auch die Briefe und Pakete von anderen, mit seinem Herrn befreundeten Personen mit. Dem großen Volke stand eine solche Einrichtung nicht zur Verfügung.

Dagegen unterhielt der Staat für seine Zwecke schon in der republikanischen Zeit eigene Boten, viatores, tabellarii, cursores genannt. Sie waren dem Senat und den verschiedenen Behörden, der Quästur, Ädilität usw., zugeteilt, und zu ihren Geschäften gehörte es auch, die Einladungen zu den Sitzungen zu besorgen. Sie überbrachten die Befehle des Senats an die Feldherren und Statthalter in den Provinzen, und auch diese hatten wieder eigene Boten zur Verbindung mit der Hauptstadt und mit den Standorten und Lagern der Legionen. Sie werden in den Kriegsberichten häufig erwähnt; denn es wurde ihnen von der feindlichen Partei oft nachgestellt, und ihr Amt war in jenen rohen Zeiten um so gefährlicher, als ihnen die Hand durch Abhauen des Daumens verstümmelt zu werden pflegte, wenn sie vom Feinde ergriffen wurden. Zur Beschleunigung des Schreibens und Gewichtsverringerung des Briefes bediente man sich bisweilen der bekannten Tironischen Noten.

Es ist nicht zu bezweifeln, daß in Zeiten, wo die Notwendigkeit schneller Mitteilung vorlag, wo entscheidende Schlachten zu erwarten standen, wo es galt, rasch Verstärkungen zu erhalten, vom Staate auch Wagen und Pferde, auf gewisse Entfernungen verteilt, bereit gehalten wurden, um Eilboten und Last möglichst schnell in und von Rom anlangen zu lassen. Während der Bürgerkriege war auch das rechtzeitige Eintreffen des Staatsmannes oder Feldherrn in der Hauptstadt wie auf dem Kriegsschauplatz oft von großer Wichtigkeit für seine Pläne. Wenn Cäsar Eile hatte, legte er in seinem leichten Kabriolett (cisium) durchschnittlich 25 deutsche Meilen täglich zurück, in der schwereren, mit Gepäck beladenen reda nach Suetons

Angabe 20 Meilen, gewiß eine hervorragende Leistung. Eine so rasche Beförderung war ohne Vorbereitung und Relaispferde nicht möglich. Doch waren dies nur zeitweilige Maßregeln; eine bleibende Einrichtung brachte erst die Kaiserzeit.

Als Schöpfer der römischen Staatspost, des Cursus publicus, und nach einigen Darstellungen als Erfinder der Post überhaupt, wird gewöhnlich Roms erster Kaiser, Augustus, rühmend genannt, und zwar auf Grund eines Berichts Suetons (Augustus Kap. 49). Dieser lautet: »Und um schneller und unter der Hand Meldung und Bericht von dem, was in jeder Provinz vorging, erhalten zu können, stationierte er auf allen Heerstraßen in regelmäßigen Abständen zuerst junge, rüstige Fußboten, später Wagen für Kuriere. Das letzte fand er zweckmäßiger, weil er dadurch die, welche von Ort und Stelle ihm die Depeschen überbrachten, zugleich, wenn es not tat, persönlich ausfragen konnte« (Übersetzung von Stahr). Prüfen wir nun, was davon zu halten ist, indem wir zugleich etwas näher auf das Wesen der Post eingehen.[1])

Zunächst ist jede Anknüpfung des Ursprungs einer wirtschaftlichen Einrichtung an einen berühmten Namen schon an sich verdächtig. Wirtschaftliche Gebilde, wie die Post, treten nicht vollendet in die Welt und können nicht da existiert haben, wo die erforderlichen wirtschaftlichen und politischen Voraussetzungen noch fehlten. Es ist wirklich auffallend, wie wenig Beachtung dieser wichtige Gesichtspunkt in der bisherigen Literatur gefunden hat. Gemäß der wirtschaftlichen Natur der Post ist es vergeblich, nach einem Schöpfer oder gar Erfinder zu suchen. Es verhält sich mit dieser »Erfindung« wie mit der eines jeden andern Verkehrsmittels, z. B. mit der des Geldes. Auch zur Herausbildung des Geldes waren Jahrhunderte nötig; seine Erfindung und Prägung bestimmten Personen zuzuschreiben, ist ebenso widersinnig, als Franz von Taxis als Erfinder der Post hinzustellen, wie es von einigen geschehen ist. Weder für die römischen Kaiser noch für Taxis galt es, etwas Neues und Fertiges zu schaffen, sondern nur eine vorhandene Einrichtung allmählich auch für die Verwaltung des Staates zu verwerten und zu vervollkommnen. Die erste Einführung eines regelmäßigen Postdienstes hat die politische und soziale Einheit eines Staates und demnach das Vorhandensein eines Bedürfnisses für die Unterhaltung einer ständigen Verkehrsverbindung zwischen den Endpunkten zur naturgemäßen Voraussetzung.. Aus diesem allmählich sich steigernden Bedürfnisse wächst die Posteinrichtung organisch empor; von einem Erfinden oder künstlichen Schaffen kann also keine Rede sein. »Auf der primitiven Wirtschaftstufe ist eine Organisation des Transports nicht möglich und nicht nötig; es genügt der individuelle, von einem jeweiligen speziellen Anlaß abhängige Kleinbetrieb. Das Bedürfnis nach einem intensiveren Transportbetrieb ergibt sich erst bei einer gesteigerten Zentralisierung und Universalierung, d. h. bei Beginn desjenigen Stadiums der Kulturentwickelung, das man mit dem Namen »Geldwirtschaft« bezeichnet, und zwar zuerst aus militärischen oder Verwaltungsrücksichten, sodann aus dem kommerziellen Bedürfnisse nach einer ständigen Fühlung mit den für die Handelskonjunkturen maßgebenden Plätzen und Faktoren.«[2]) Die Post gehörte also in erster Linie zu den Mitteln der Kriegführung und Kriegsbereitschaft;

---

[1]) Ich bin ganz der Ansicht Hubers: Die geschichtliche Entwickelung des modernen Verkehrs, Tübingen 1893, S. 16ff.

[2]) Handwörterb. der Staatswissensch. von Conrad, Elster, Lexis, Loening, 2. Aufl., Bd. 7, S. 140.

erst später diente sie auch der Zivilverwaltung. Große Monarchien, wie zuerst das Perserreich unter Cyrus, dann das Römerreich, das Reich der Kalifen und Karls V., auch China, bedurften frühzeitig möglichst schneller Mitteilung militärisch wichtiger Nachrichten von den entlegenen Grenzen nach der Hauptstadt oder dem Hoflager. Sie hatten daher einen regelmäßigen militärischen Kurierdienst eingerichtet, und zwar zunächst bei Gelegenheit kriegerischer Unternehmungen. Es ist sehr bezeichnend für das Wesen der Post, daß ihr Ursprung von Herodot, der zuerst darüber berichtet, auf einen Feldzug zurückgeführt wird, nämlich auf den des Cyrus gegen die Szythen. Die Posteinrichtung der oben genannten Reiche war keine Post in dem Sinne, in dem das Wort heutzutage vielfach für jene Zeit verwandt wird. Ein solcher primitiver Relaisdienst bedeutet selbstverständlich erst den bescheidenen Anfang zu einer wirklichen Postorganisation, welche noch mehr als ein anderes Verkehrsinstitut den Gesetzen des Herauswachsens auf organischem Wege unterliegt. Der naturgemäße Gang ist überall dieser: zuerst werden nur Berufsboten angestellt, später Relaisstationen für den Pferdewechsel eingerichtet, dann erst kommt nach langen Zwischenräumen, von Stufe zu Stufe, das eine oder andere wesentliche Merkmal der heutigen Post hinzu.

Das Altertum gelangte, und zwar nur im Perser- und Römerreiche, nicht weiter als zu dem System der Unterlegung frischer Pferde von Station zu Station und zur Aufstellung besonderer Reitboten, wodurch für die jeweiligen Staatsdepeschen eine beschleunigte Beförderung erzielt wurde. Dies war schon ein sehr großer Fortschritt, wie man daraus erkennen kann, daß bei Xenophon, Herodot und Aristoteles der persische Kurierdienst Bewunderung findet. Das Wichtigste über diesen soll hier eingefügt werden, da die persische Einrichtung das Vorbild für die römische gewesen sein soll.

Im Perserreiche bestanden nach gewissen Richtungen und in angemessenen Entfernungen von Susa bis zu den Reichsgrenzen an den Heerstraßen Stationen mit Karawansereien. Es gab teils berittene Kuriere, teils wurden die Depeschen mündlich weiter befördert. Diese letzte Art interessiert uns hier nicht und wird wohl auch seltener in Anwendung gekommen sein. Die reitenden Boten hießen Astandae oder Angarii, eine Bezeichnung, welche die Griechen von den Persern entlehnten und wiederum an die Römer überlieferten, so daß noch bis ins Mittelalter das Kurierwesen im Lateinischen mit Angaria bezeichnet wurde. Sie hatten die Befugnis, im Notfall unterwegs Pferde, Wagen und selbst Leute aufzutreiben, um die schleunige Fortschaffung der Staatsnachrichten zu sichern. Die Einrichtung, über welche Xenophon in der Cyropädie berichtet, war nach der gewöhnlichen Annahme ein Werk des Cyrus. Eine Vorbedingung für diesen Kurierdienst waren natürlich gute Straßen; die längste und wichtigste Straße verband die Hauptstadt Susa mit Sardes und hatte eine Länge von ungefähr 450 Parasangen oder 337 Meilen[1]). Um diese große Entfernung zurückzulegen, brauchten die Karawanen 90 bis 100 Tagereisen, die Postkuriere der persischen Könige nur etwa 8 Tage. Auch in der Bibel finden diese reitenden Boten Erwähnung; im Buche Esther VIII, 9, 10, 14 heißt es: »Da wurden gerufen des Königs Schreiber . . . und wurde geschrieben, wie Mardachai gebot, zu den Juden und zu den Fürsten, Landpflegern und

[1]) Eine Wandkarte dieser ersten Reichspoststraße der Welt, verglichen mit der jetzt zur Ausführung kommenden Bagdadbahn, ist im Reichspostmuseum in Berlin zu sehen. Sie ist von dem Kartographen Langenbucher gezeichnet und dem Museum geschenkt worden. Berliner Tageblatt Nr. 414 vom 16. August 1904.

Hauptleuten in Landen von Indien an bis an die Mohren, nämlich hundertundsiebenundzwanzig Länder, einem jeglichen Lande nach seinen Schriften, einem jeglichen Volke nach seiner Sprache und den Juden nach ihrer Schrift und Sprache. Und es ward geschrieben in des Königs Ahasveros Namen und mit des Königs Ringe versiegelt. Und er sandte die Briefe durch die reitenden Boten auf jungen Maultieren . . . und die reitenden Boten ritten aus schnell und eilend nach dem Worte des Königs, und das Gebot ward zu Schloß Susan angeschlagen.«

Eine wirkliche Nachahmung dieses persischen Vorbildes soll nun die Einrichtung des Augustus sein, so z. B. nach H. Stephan (Das Verkehrswesen im Altertum. Raumers historisches Taschenbuch; vierte Folge, 9. Jahrg. 1868) und G. Ritter von Rittershain (Die Reichspost der römischen Kaiser, Berlin 1880). Diese Annahme scheint mir schon nach dem oben erwähnten spärlichen Berichte Suetons nicht sehr wahrscheinlich, noch weniger aber nach den Entwickelungsgesetzen solcher Verkehrseinrichtungen; denn wenn einmal ein Volk eine gewisse Kulturstufe und ein Reich einen größeren Umfang erreicht hat, so macht sich ein Staffettendienst nötig, ist aber auch vorhanden, ohne daß ein Muster dazusein braucht, wie man an der altchinesischen und altmexikanischen Post sehen kann. Jene einfache Notiz Suetons, in welcher doch nur von der Einrichtung eines Relais- und Kundschafterdienstes die Rede ist, wurde vielfach aufgebauscht, und Augustus auf Grund derselben als »Reformator der römischen Staatsposten« und mit anderen hochklingenden Beinamen gefeiert, wie überhaupt ein merkwürdiger optimistischer Übereifer in der Rekonstruktion dieser alten Einrichtungen zutage getreten ist. Schon der Umstand hätte auffallen und übertriebene Vorstellungen vermindern müssen, daß nach Augustus fast zwei Jahrhunderte vergehen, bis von einer solchen Organisation — nur die Fronpflicht wird öfters erwähnt — wieder die Rede ist, während unter und nach Konstantin eine wahre Flut von Erlassen über den Ordonnanzdienst zum Vorscheine kommt. Schon bei einer sprachlichen Prüfung schrumpfen die allzuhohen Vorstellungen von dem Cursus publicus des Augustus etwas zusammen. Das Wort publicus drückt hier nicht den gemeinnützigen, jedermann gegen Bezahlung zugänglichen Dienst aus, sondern im Gegenteile die Reservierung für den Hofdienst sowie für den politischen und militärischen Rapport. Anderseits weist wohl das Wort im Gegensatze zu dem späteren Cursus fiscalis, der aus Staatsmitteln unterstützten Einrichtung, auf die Fronpflicht der Gemeinden hin. Cursus publicus bedeutet demnach nichts Anderes als »die stationsweise abgemessene und verteilte Spannfron zur Beförderung eiliger Depeschen des Kaisers und seines Gefolges«. Man wird wohl einwenden: erzeugte nicht die Zentralisation der Regierung die Notwendigkeit einer regelmäßigeren und vollkommneren Posteinrichtung? »Indem Augustus die Fäden der Regierung des ungeheuren Ländergebiets alle in seine Hände leitete, indem in allen Marken des Reichs nur sein Wille entscheidend wurde, trat für ihn . . . die unabweisliche Notwendigkeit ein, bezüglich sämtlicher Provinzen fortlaufend in vollständiger Kenntnis zu bleiben von allen Ereignissen, von den Resultaten der Verwaltung, von den Bedürfnissen des Landes, von der Stimmung der Bevölkerung, von dem Gebahren seiner Organe.«[1] Dagegen ist einzuwenden, daß unter Augustus die Regierung bei weitem noch nicht so zentralisiert war, als man gewöhnlich annimmt. Die Selbständigkeit der Statthalter in den Provinzen war noch nicht so sehr beschnitten, daß ein Bedürfnis zu einer ständigen Verbindung

[1] Ritter v. Rittershain, Die Reichspost der römischen Kaiser, S. 9.

der Verwaltungssitze untereinander vorhanden gewesen wäre; »sie erhielten zwar ihre Instruktionen, konnten allenfalls nach Ablauf ihrer Mission zur Rechenschaft gezogen werden; sie behielten aber trotzdem, solange sie das Imperium führten, vollkommen freie Hand und hatten es nicht nötig, fortlaufend oder für besondere Zwischenfälle eigene Weisungen für ihr Tun und Handeln von Rom einzuholen«.

Man darf also wohl sagen: Augustus führte dadurch einen Fortschritt herbei, daß er, wie es bei der Erweiterung der Reichsgrenzen und der zunehmenden Zentralisierung nahe lag, den Gebrauch des bisher nur in Notfällen angewandten Pferdewechsels zur Regel machte, indem er nach einem bestimmten Plane Relais für die Hofkuriere einrichtete. Diese Einrichtung jedoch, welche man als die Grundlage der römischen Reichspost bezeichnet, war etwas wesentlich Anderes als die des 4. Jahrhunderts. Man darf die Entwickelung von Jahrzehnten und Jahrhunderten nicht in einen Moment der sogenannten Erfindung zusammendrängen und etwa annehmen, die kaiserliche Post sei schon unter Augustus so ausgebildet gewesen, wie etwa zur Zeit Konstantins. Diese Annahme steht vor allem im Widerspruche mit den neueren Forschungen über das römische Straßenwesen. Während noch vor nicht langer Zeit die Anlage der meisten Militärstraßen auf Augustus zurückgeführt wurde, weiß man jetzt, daß viele erst im Laufe der späteren Jahrhunderte unter Trajan, Hadrian und Septimius Severus, zum Teil sogar erst unter Diokletian und Konstantin erbaut worden sind. Es ist also nicht zufällig, daß wir auf beiden Gebieten solchen Übertreibungen begegnen; denn die römische Post hängt ihrem Wesen nach vom Stande der Straßentechnik ab. Die Relaisstationen des Cursus publicus waren nur an den Staatsstraßen eingerichtet; nur die an der Straße liegenden Ortschaften waren der Fron unterworfen. Vergleicht man nun die Ausdehnung des Straßennetzes zu Augustus Zeiten — sie wird nach den neueren Forschungen auf etwa 12 000 km geschätzt — mit der in der späteren Kaiserzeit — allein nach der Peutingerschen Tafel etwa 120 000 km —, so wird man daraus einen Schluß ziehen auf die Entwickelung des Cursus publicus, und zwar nach dem Erfahrungssatze, daß jede Verkehrseinrichtung bei einer so bedeutenden räumlichen Ausdehnung sich vervollkommnet und verfeinert. Auch wird man hierin eine Erklärung für die auffallende Erscheinung finden, daß die römischen Quellen der ersten drei Jahrhunderte n. Chr. so kurz über diese Einrichtung hinweggehen, während aus der Folgezeit eine Menge Verordnungen auf uns gekommen ist.

Der Cursus publicus als stehender Rapportdienst wurde also nicht, wie man vielfach angenommen hat, schon nach dem zweiten punischen Kriege, sondern erst viel später, besonders unter den Kaisern Galerius und Konstantinus, organisiert, hauptsächlich im Zusammenhange mit dem fortschreitenden Straßenbau und der allmählichen Einstellung staatlicher Boten und Pferde. So entwickelte sich wahrscheinlich nach und nach ein geordnetes Zusammenwirken und Ineinandergreifen der »Postreiter«.[1]) Doch verdient alles dies noch nicht den Namen »Post«; denn hierzu fehlen zwei wesentliche Voraussetzungen, nämlich die Regelmäßigkeit und Vorausbestimmung des Ganges und die Benutzbarkeit für jedermann. Mit Recht

[1] Es sei noch erwähnt, daß für die Überfahrt zur See in den Häfen der wichtigen Schiffahrtslinien leichte Schiffe bereit standen; im Hafen von Ostia zur Überfahrt nach Karthago, Sardinien und Korsika; im Hafen von Rhegium nach Messana; im Hafen von Lilybaeum nach Afrika; im Hafen von Brundisium nach Illyrien, Macedonien, Epirus, Griechenland usw.

sagt O. Hirschfeld in seiner römischen Verwaltungsgeschichte: »Die römische Reichspost bietet in jeder Hinsicht ein Gegenbild zu dem Postwesen unserer Zeit. Von Augustus ausschließlich zu politischen Zwecken eingesetzt, hat sie trotz aller Reformen im einzelnen diesen einseitigen Charakter stets bewahrt und ist für die Untertanen nicht wie die moderne Post eine Wohltat, sondern stets eine drückende Last gewesen. Die besseren Kaiser sahen wohl ein, welcher Druck damit den Untertanen aufgeladen wurde, und bemühten sich, die immer wieder hervortretenden Übelstände zu beseitigen, aber keiner kam auf den Gedanken, die Staatsinstitution zu einem allgemeinen Verkehrsmittel zu erweitern und so die Opfer ihrer Erhaltung als erträgliche Last auf die Schultern von Millionen von Staatsbürgern zu verteilen.«

Die Kosten für die Erhaltung des Cursus publicus oder vehicularius mußten nämlich, wie schon angedeutet, von den Anwohnern der Staatsstraßen getragen werden; die dazu gehörenden Tiere und was diese, die Stationen, die dabei angestellten Leute, sogar was die beförderten Personen brauchten, mußten die betreffenden Gemeinden beschaffen. Daß dabei mancherlei Mißbräuche und Brandschatzungen vorkamen, läßt sich wohl denken. Zunächst wurden die Italiker durch Kaiser Nerva von der Last befreit, doch steht nicht fest, in welchem Umfange. Eine Denkmünze, auf deren Rückseite die Umschrift steht: »Vehiculatione Italiae remissa«, feiert diese Vergünstigung. In der Mitte erblickt man zwei voneinander gewendete, ruhig weidende Esel, zwischen ihnen eine reiche Getreidegarbe. Das Bild soll also wohl bedeuten, daß die zur Landwirtschaft nötigen Tiere nun von den Fronfuhren frei waren. Hadrian, der weitgereiste und wohlwollende Herrscher, der Erbauer der großen Überlandstraße vom Schwarzen Meere nach Gallien, regelte die Posteinrichtung von neuem; denn es heißt von ihm, wie später von Severus und Julianus, er habe den Cursus publicus in einen fiscalis umgewandelt, d. h. die Fron abgelöst. Wahrscheinlich bestand die Erleichterung nur darin, daß eine gewisse Anzahl von Reit- und Lasttieren auf Staatskosten angeschafft wurde; aber die Vorspannleistung, die Verpflegung, ja sogar die Herstellung der Gebäude, fielen wohl nach wie vor den Gemeinden zur Last. Es ist zu vermuten, daß die Ablösung von den Nachfolgern der besser gesinnten Kaiser nicht anerkannt, und der Fuhrdienst den Provinzialen immer wieder aufgebürdet wurde. Welchen Zweck hätten auch sonst die zahlreichen kaiserlichen Verordnungen bis Justinian hinauf gehabt, die Beschränkungen der Anforderungen an die Gemeinden enthalten und auf den Schutz derselben gegen Übergriffe hinzielen?

Betrachten wir nun Aufgabe und Einrichtung des Cursus publicus noch näher. Die Beförderung der Staatsdepeschen und Amtsbriefe vom und zum Hofe, von und zu den Ämtern war anfangs jedenfalls seine einzige Aufgabe und ist auch bis in die letzte Zeit des Kaiserreichs der Hauptzweck geblieben. Den Dienst verrichteten auch unberittene Boten, cursores publici, viatores, welche die schriftlichen Mitteilungen in die abseits von der Hauptstraße gelegenen Orte zu tragen hatten. Sie waren wohl den griechischen Läufern, hemerodromoi, ähnlich und trugen eine zu beiden Seiten mit Flügeln versehene Kopfbedeckung und hießen auch tabellarii, grammatophoroi. Auf den großen Kurswegen verkehrten natürlich berittene Boten, welche veredarii equites[1]) hießen und häufig neben dem Pferde,

[1]) Diese Bezeichnung kommt erst bei den Kirchenschriftstellern vor, wohl auch ein Beweis dafür, daß die Verstaatlichung erst im 4. Jahrhundert allgemeiner durchgeführt wurde.

welches sie selbst ritten, noch ein zweites für den Briefbeutel brauchten, das paraveredus genannt wurde.[2]) Wenn die Menge der Briefe es nötig machte oder die Beförderung nicht sehr eilig war, wurden auch leichte Wagen benutzt, weshalb die Bezeichnungen Cursus publicus und Cursus vehicularius gleichbedeutend sind. Es gab zwei Arten von Stationen: kleinere, mutationes, wie der Name besagt, nur für den Pferdewechsel eingerichtet, und größere, mansiones, wo auch für Unterkunft gesorgt war. Ihre Entfernung voneinander war auf den einzelnen Strecken verschieden je nach der Lage der Ortschaften, mit welchen sie in Verbindung gebracht waren. So befanden sich z. B. auf dem gegen 44 geographische Meilen langen Wege von Rom nach Ariminum 18 Stationen, so daß ihre durchschnittliche Entfernung gegen 2,5 Meilen betrug. Auf der Strecke Aquileja-Konstantinopel kamen 3,72 Meilen auf eine Stationsentfernung. Daß die Gebäude und Ställe auf Kosten der anliegenden Gemeinden hergestellt und erhalten werden mußten, wurde bereits erwähnt, wie denn auch die Erhaltung des Betriebs trotz der Reformen Hadrians und Severus' immer wieder den Gemeinden zur Last gefallen zu sein scheint.

Die zweite Aufgabe der kaiserlichen Post, welche vielleicht erst unter den späteren Kaisern hinzukam, ist die evectio, d. h. die Beförderung von Personen und ihrem Gepäck.

Nicht nur die Kaiser selbst konnten jederzeit für sich und ihren Hofstaat die Einrichtung in Anspruch nehmen, sondern die Vergünstigung der Benutzung wurde auch denjenigen erteilt, welche aus der Provinz zum Kaiser berufen wurden, dann Militär- und Zivilbeamten bei Dienstreisen, Abgeordneten des Senats an den abwesenden Kaiser, Gesandtschaften fremder Völker, aber auch Privatpersonen bei dringenden Reisen, und zwar als besondere kaiserliche Gunstbezeigung. Das Recht der Bewilligung solcher Vergünstigungen hatte nur der Herrscher, und die Beglaubigungsscheine trugen sein Siegel und seinen Namen. Sie hießen diplomata, ein Ausdruck, der seit dem 2. Jahrhundert, wie Hirschfeld meint, ganz vorzugsweise für die Postscheine gebraucht wurde. Seit dieser Zeit bestand für ihre Ausfertigung auch eine eigene kaiserliche Kanzlei, und die damit beschäftigten Beamten hießen a diplomatibus. Daß die Benutzung der Post immer häufiger wurde, ist natürlich; sahen doch die Hof- und höheren Staatsbeamten die Erlangung der sogenannten Diplome als ein ihnen naturgemäß zukommendes Recht an. Somit steigerten sich auch die Leistungen der Provinzialen aufs höchste; die Post wurde zur »Pest«, wie Aurelius Victor sagt, und ruinierte ganze Gemeinden. So sollen z. B. die Landwirte der Stadt Comum auf diese Weise ganz zugrunde gerichtet worden sein. Doch war man jederzeit sowohl im Interesse der Staatskasse als auch der Untertanen möglichst sparsam mit der Ausgabe der Fahrscheine, und die Zahl der zur Benutzung zugestandenen Zug- und Lasttiere wurde auf das Notwendigste beschränkt. Bisweilen wurden auch Truppenteile mit der Post befördert oder zur Beschleunigung des Marsches wenigstens Gepäck und Ausrüstungsgegenstände. So wurde z. B. die 22. Legion, welche unter Augustus in Jerusalem und Umgegend stand, von da nach Mainz und dann

[2]) Das halbgriechische Wort paraveredus ist deshalb interessant, weil unser Wort »Pferd« durch mannigfachen Wandel daraus entstanden ist. Indem man das einfache veredus allmählich fallen ließ, bezeichnete man mit paraveredus jedes Pferd, welches dem Staate für Reisedienste zu liefern war. Das Wort ging dann in die Volkssprache über, und man nannte später nur im Gegensatze zum Streitroß alle Pferde so, welche man auf Reisen und auch sonst für den gewöhnlichen Gebrauch hatte; unser nhd. »Pferd« endlich hat bekanntlich jede Eingrenzung des Sinnes abgeworfen.

nach Britannien verlegt. Später machten sich sogar besondere Verordnungen nötig, um dem Mißbrauch Einhalt zu tun, daß man bei Einquartierungen von dem Gastfreund oder Hausbesitzer auch persönliche Dienstleistungen verlangte.

Was nun die Beamten betrifft, so gab es Stationsaufseher, stationarii oder mancipes. Anfangs waren es wohl nur kaiserliche Freigelassene, später jedoch finden wir auch Leute besserer Herkunft als Bewerber; ihre Amtsdauer erstreckte sich auf 5 Jahre; sie mußten für die Richtigkeit der Urkunden und den richtigen Bestand der Zug- und Reittiere einstehen. Nach einem Gesetze des Constantius vom Jahre 354 waren hierfür besonders Primipilaren, ausgediente Militärs mittlerer Rangstufe, geeignet. Über ihnen standen die praefecti vehiculorum, die Postleiter gewisser Strecken oder Provinzen, und zwar seit Hadrian Leute von ritterlichem Stande, während früher auch kaiserliche Freigelassene dieses Amt in Verbindung mit noch andern bekleideten, wie wir aus Inschriften wissen. Da die Postreform dieses Kaisers sich auf das ganze Reich erstreckte, so scheint unter ihm die Stellung dieser praefecti neu geregelt worden zu sein. Diese im 3. Jahrhundert erscheinenden Beamten gehörten der niedrigsten Klasse der Prokuratoren, den sexagenarii — mit 60 000 Sesterzen Gehalt — an. Ein Postleiter mit dem Sitze in Rom hatte bisweilen den Titel praefectus vehiculorum a copiis Augusti per viam Flaminiam, weil er für den Reisebedarf der auf dieser Straße nach Norden zum Heere abgehenden Kaiser zu sorgen hatte. Doch gab es auch einen Dirigenten für die Flaminische Straße ohne den Zusatz a copiis Augusti. Unter Constantius hatten sie einen anderen Titel, nämlich praepositi, cursuales praepositi. Noch weniger wissen wir über die Zentralleitung in Rom.[1]) Der Cursus publicus scheint eine wichtige Abteilung der Militärverwaltung gebildet zu haben und unterstand dem praefectus praetorio, dem Befehlshaber der Leibgarde, wie auch in späterer Zeit nur dieser die Befugnis hatte, an Stelle des Kaisers Diplome zu bewilligen. Von der kaiserlichen Kanzlei, wo jene ausgefertigt wurden, ist bereits die Rede gewesen. Später gab es auch eine Art Aufsichtsbeamte über die ganze Anstalt, curiosi, welche beständig die Linien zu bereisen und den Betrieb auf den einzelnen Strecken zu überwachen hatten. Sie sollten besonders darauf sehen, daß niemand mehr beanspruche oder erhalte als das, was ihm in seinem Ausweise zugestanden war; zur Erzwingung dessen, was die Gemeinden in den Provinzen zu leisten hatten, durften sie sogar militärische Hilfe in Anspruch nehmen, wobei Überschreitungen ihrer Machtbefugnis gewiß nicht selten gewesen sind. Bisweilen erhielten sie auch geheime Aufträge vom Kaiser und waren mit besonderen Vollmachten ausgestattet; der ganze titulus 29 des VI. Buches des Codex Theodosianus ist ihnen gewidmet.

Näher auf alle Einzelheiten einzugehen, z. B. auf die verschiedenen Gattungen der Wagen und ihre Bespannung und Belastung, ferner auf das dazu gehörende untergeordnete Personal usw., würde zu weit führen. Das Mitgeteilte dürfte wohl genügen, um einen Begriff von dem Betrieb und den charakteristischen Eigentümlichkeiten der römischen Post zu geben. Als Merkwürdigkeit sei noch erwähnt, daß Konstantin der Große dem Cursus publicus seine Rettung aus der Gefangenschaft des Galerius verdankte; denn er bewirkte seine Flucht aus Nikomedia in Bithynien nach Gallien mit Hilfe dieser Anstalt, und zwar ließ er bei seiner Ankunft

---

[1]) Vielleicht bringt die jetzt erscheinende neue Auflage des oben erwähnten Hirschfeldschen Werkes neue Ergebnisse aus Inschriften.

auf den einzelnen Stationen den Pferden die Fußsehnen durchschneiden, bis er den nötigen Vorsprung gewonnen hatte. Später als Kaiser erließ er gewissermaßen zur Sühne für diese Mißhandlung die Verfügung, daß die Pferde nicht mit dicken Knütteln, sondern nur mit den gewöhnlichen Peitschen angetrieben werden sollten.

Als die Macht des römischen Reichs niederging, verfiel auch allmählich die Reichsposteinrichtung. Doch auch nach dem Untergange des Römerreichs suchten seine Erben, die Ostgoten und Longobarden, die Merowinger und Vandalen, den Cursus publicus aufrechtzuerhalten. Doch wurde er, als die Geldmittel nicht mehr ausreichten, immer mehr eingeschränkt, bis er endlich gegen das 7. Jahrhundert hin einschlief. Wie man gewöhnlich annimmt, soll er in Frankreich fortgelebt haben; Dagobert I. und Karl dem Großen wird sogar der Plan von Poststraßen oder gar einer Postorganisation zugeschrieben. Doch sind dies leere Phantasien. Alle Anordnungen der Frankenkönige von Childerich und Dagobert bis herab zu Ludwig dem Frommen besagen nichts weiter, als daß die Herbergspflicht der Städte gegen den regierenden Fürsten und seine Sendboten (missi) sowie die Leistung des notwendigen Vorspanns eine selbstverständliche Pflicht der Untertanen sei. Für eine so kostspielige Einrichtung, wie der spätrömische Cursus publicus, waren im Frankenreiche die Geldmittel nicht vorhanden; auch fehlte es an dem nötigen Handelsverkehr, und das junge Reich war noch zu wenig zentralisiert und hatte noch nicht die nötige Kulturstufe erreicht.

Dagegen ist es vielleicht ein ganz anderes Reich, welches die ungezwungene Überleitung vom Institut des Altertums zu dem der Neuzeit abgibt, nämlich das Kalifenreich.

Wie im Perser- und Römerreiche, so war auch in dem der Kalifen infolge der ungeheuren Ausdehnung das Bedürfnis vorhanden, die Provinzen mit dem Sitze der Verwaltung in Bagdad zu verbinden. Und zwar soll der einsichtsvolle Kalif Moawija (661 bis 679) die ersten Posteinrichtungen geschaffen haben; auch von Abdalmalik, welcher 705 starb, und Al-Mahdi (775 bis 785) werden Verbesserungen des Postwesens berichtet, so daß auf den Straßen, welche die wichtigsten Städte des Reichs verbanden, Regierungsdepeschen und Reisende durch aufgestellte Relais mit großer Schnelligkeit befördert wurden. Wenn diese Angaben richtig sind, so dürfte man in den arabischen Einrichtungen wohl mit Recht eine Erbschaft des römischen Cursus publicus erblicken, da sich dieser bei den Vandalen forterhalten hatte. Es gab im ganzen 930 Poststationen, nach unseren Begriffen nicht viel für ein so großes Reich; doch darf man nicht vergessen, daß nur die großen, strategisch bedeutenden Heerstraßen mit Relais besetzt waren. Auch diese Einrichtung diente, wie die persische und römische, nur der Staats- und Militärverwaltung sowie der Kontrolle der Behörden in der Provinz. Die Kuriere gingen nicht regelmäßig, sondern nur bei besonderem Anlasse. Später fand eine Vervollkommnung durch Aufstellung eines regelmäßigen Kurses statt; wenigstens wird berichtet, daß unter den türkischen Nachfolgern der Kalifen im 13. Jahrhunderte der Dienst so eingerichtet gewesen sei, daß die Depeschen von Damaskus nach Kairo wöchentlich zweimal überbracht wurden. Der Geograph Ibn Ijâs erzählt in seinem Werke »Blumenduft. Über die Wunder der Welt« folgendes: »Sultan Baipars von Bundukdar ließ auf den Straßen Postpferde aufstellen, die von Damaskus nach dem Bergschloß (in Kairo) in vier Tagen Nachrichten brachten und in ebensovielen nach Damaskus zurück; so wurden die Nachrichten aus Syrien jede Woche zweimal hin- und herbefördert. Große

Summen waren darauf verwandt, diese Einrichtung nach seinem Wunsche auszuführen, und sie war zwischen Damaskus und Kairo regelmäßig in Tätigkeit. Auf der ganzen Länge des Weges bestand Verbindung zwischen den Stationen, wo sich die Pferde und die Eilboten befanden. Die Postpferde durften nur auf einen Erlaß des Sultans benutzt werden. Unseres Wissens wurde diese Einrichtung im Jahre 659 (1262 n. Chr.) getroffen. Auf der Straße nach Syrien waren Gebäude, wo der Reisende bei jedem Postpferde den nötigen Bedarf, auch Lebensmittel, Futter u. dgl., vorfand. Auch Frauen konnten allein reisen von Kairo nach Damaskus, ohne Lebensmittel oder Wasser mitzuführen.[1]) Die Einrichtung bestand bis zur Einnahme von Damaskus durch Timurlenk im Jahre 803 (1402 n. Chr.); dann verfiel sie, und der Weg nach Syrien lag schmählich verödet.«

LITERATUR.

Jahrbuch der Naturwissenschaften 1905 bis 1906. Enthaltend die hervorragendsten Fortschritte auf den Gebieten: Physik; Chemie und chemische Technologie; Astronomie und mathematische Geographie; Meteorologie und physikalische Geographie; Zoologie; Botanik; Mineralogie und Geologie; Forst- und Landwirtschaft; Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte; Gesundheitspflege, Medizin und Physiologie; Länder- und Völkerkunde; angewandte Mechanik; Industrie und industrielle Technik. 21. Jahrgang. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Max Wildermann. Mit 22 in den Text gedruckten Abbildungen. gr. 8°, 502 Seiten. Freiburg 1906, Herdersche Verlagshandlung. Geb. 7 Mark.

Das Gebiet der Naturwissenschaften hat mit der Zeit einen kaum noch übersehbaren Umfang angenommen. Die alljährlich zu verzeichnenden Fortschritte sind so mannigfach, daß selbst Fachgelehrte nur mit Mühe und unter Zuhilfenahme von Zeitschriften und Spezialwerken auf dem laufenden zu bleiben vermögen. Das Jahrbuch, das alle wichtigen Errungenschaften des letzten Jahres zusammenfaßt, will die zahlreichen Freunde der Naturwissenschaften ohne fachmännische Vorbildung über diese Fortschritte unterrichtet halten.

Das Buch ist für die weitesten Kreise bestimmt; dementsprechend ist auf sorgfältige Auswahl des Stoffes und eine klare, leichtfaßliche Darstellung der größte Wert gelegt; theoretische Erörterungen, zu deren Verständnis ein besonderes Studium erforderlich wäre, sind vermieden.

Es würde zu weit führen, aus dem vorliegenden 21. Bande des Jahrbuchs die zahlreichen Abhandlungen von allgemeinerem Interesse inhaltlich auch nur kurz anzugeben; es sei daher hier nur auf einige Artikel hingewiesen, die unsere Leser besonders interessieren dürften. Es sind dies namentlich die Aufsätze über neue Untersuchungen über Röntgen- und Becquerel-

[1]) Die Straßen folgten wie die römischen nicht den bewohnten Plätzen, sondern gingen direkt. Die Stationen mußten daher alles, was sie zur Verpflegung von Menschen und Tieren brauchten, selbst erzeugen; ringsum wurde daher der Boden bebaut; ein gegrabener Brunnen lieferte das nötige Wasser. So wurde die Poststation oft eine Oase in der Wüste, die Straße ein Träger der Kultur.

strahlen, die heutigen Anschauungen über das Wesen der Elektrizität, die Versuche über elektrischen Leitungswiderstand, das Telegraphieren ohne Draht, elektrische Kraftübertragung, Dampfmotoren, Vollbahnen usw., Schiffsbau, Luftschiffahrt sowie die Abhandlungen über Länder- und Völkerkunde und Meteorologie (Luftelektrizität, Erdmagnetismus und Sonnenflecken).

Wenn auch nicht der ganze Inhalt des Werkes für jedermann gleich lesenswert erscheint, so ist doch sicher, daß niemand, der Sinn und Verständnis für Naturwissenschaften mitbringt, das Buch unbefriedigt aus der Hand legen wird.

Henrichs Handbuch für praktische Postbeamte. Enthaltend die Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie im Auszuge. Neu bearbeitet von Fritz Vilich, Postsekretär in Cöln. Verlag von Gerhard Kühtmann, Dresden. 1906. Preis geb. 3 Mark 60 Pf., mit Schreibpapier durchschossen 1 Mark mehr.

Bereits beim Erscheinen der 1. und 3. Auflage ist im Archiv auf das Handbuch aufmerksam gemacht worden (vgl. S. 714 des Jahrgangs 1899 und S. 718 des Jahrgangs 1902). Die vorliegende 5. Auflage ist bedeutend erweitert und verbessert worden. Wie der schnelle Absatz der ersten vier Auflagen beweist, ist das Handbuch wohl geeignet, seinen Zweck zu erfüllen, nämlich den praktischen Postbeamten ein handliches Hilfsmittel zur Wiederholung des Erlernten und zur schnellen Orientierung zu sein. In den Anhang sind neu aufgenommen: eine Tabelle zur Berechnung der Ruhegehaltsbeträge, eine Nachweisung der Gehaltsklassen und der Dienstaltersstufen, eine Zinstabelle sowie das Unfallfürsorgegesetz für Beamte und für Personen des Soldatenstandes vom 18. Juni 1901.

Posthandbuch. »Der kleine Stephan«. Illustriertes deutsches Post- und Telegraphenhandbuch für den gesamten In- und Auslandsverkehr. Nach den amtlichen Veröffentlichungen der Reichs-Postverwaltung besorgt von Lipski, Postinspektor. Ausgabe 1906/1907. Verlag von Gerhard Kühtmann, Dresden. Preis 75 Pf., geb. 1 Mark 25 Pf.

Von dem bereits auf Seite 718 des Archivs von 1902 besprochenen Handbuch ist die 14. Auflage erschienen. Das Buch ist neu bearbeitet und erweitert worden; seine Einrichtung hat indes in der Hauptsache keine Änderung erfahren. Neu aufgenommen sind u. a. die Bestimmungen über Feldpostsendungen, Postausweiskarten, Postzwang, Post- und Portohinterziehung, Seetelegramme, Funkentelegramme und Berichtigungstelegramme. Die Abbildungen sind in der neuen Auflage bedeutend vermehrt worden. Zur Erleichterung des Gebrauchs sind die einzelnen Abteilungen zweckmäßig durch vorgeheftete rote Kartonblätter mit Inhaltsangabe kenntlich gemacht. Der reiche Inhalt des geschickt abgefaßten Buches berührt alle wesentlichen Bestimmungen für die Abwickelung des Post Telegraphen- und Fernsprechverkehrs des Publikums; es kann daher als Hilfsbuch und Nachschlagewerk empfohlen werden.

Von dem Orts- und Zonenverzeichnisse zum »Kleinen Stephan«, das in demselben Verlag in Einzelausgaben für jeden Ort des Deutschen Reichs erscheint, ist eine neue Auflage in Vorbereitung.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 13. BERLIN, JULI. **1906.**

Das Haupt-Telegraphenamt in Berlin.

Von Telegraphendirektor Kehr in Berlin.

Entstehung.

Nachdem eine im Jahre 1844 eingesetzte »Kommission für die Verwaltung der Staatstelegraphen« auf einer Versuchslinie zwischen Berlin und Potsdam festgestellt hatte, daß die neu erfundenen elektromagnetischen Telegraphen ein zuverlässigeres Verkehrsmittel zu werden versprachen als der lediglich zur Beförderung politischer und militärischer Nachrichten benutzte optische Telegraph, wurden in den Jahren 1848 und 1849 in rascher Folge an den fünf von Berlin ausgehenden Eisenbahnlinien entlang Telegraphenanlagen für elektrischen Betrieb hergestellt, nämlich die Linien nach Aachen, Hamburg, Frankfurt (Main), Stettin und Oderberg (österreichische Grenze).

Auf allen diesen Linien wurde nach und nach, meist aber schon kurze Zeit nach Eröffnung des Betriebs, der Privat-Telegrammverkehr zugelassen. Damit trat die Telegraphie in den Dienst des modernen Verkehrs. Ihre Verwaltung wurde durch Königlichen Erlaß vom 23. März 1849 einer neu gegründeten »Telegraphendirektion« übertragen, die nicht mehr wie die optische Telegraphie dem Generalstabschef, sondern dem Handelsminister unterstellt war.

Die der Telegraphendirektion nachgeordneten Telegraphenstationen wurden — von dem betreffenden Berliner Bahnhof anfangend — für jede

Linie besonders mit fortlaufender Nummer versehen. Die Telegraphenanstalten auf den Berliner Bahnhöfen führten die Bezeichnung: Station 1 der Hamburger Linie, Station 1 der Aachener Linie usw.

Als bald darauf das Bedürfnis zur Verbindung der verschiedenen Berliner Stationen untereinander hervortrat, wurde diese Verbindung in der Weise ausgeführt, daß im Jahre 1850 auf dem Postgrundstücke Königstraße 60 eine »Zentral-Telegraphenstation« eingerichtet wurde, die sämtliche Telegraphenlinien in sich vereinigte und von da ab die gemeinschaftliche Anfangs- und Endstation für alle von Berlin ausgehenden Telegraphenleitungen bildete. Die Zentralstation erhielt später bei der Vereinigung der Post mit der Telegraphie (1. Januar 1876) den Namen »Haupt-Telegraphenamt«.

Diensträume und bauliche Einrichtungen.

Als die für die Zentral-Telegraphenstation auf dem Postgrundstücke Königstraße 60 (erster Hof, 1 Treppe) zur Verfügung gestellten Diensträume sich im Laufe der Jahre infolge Zunahme des Telegraphenverkehrs unzureichend erwiesen hatten, siedelte die Zentralstation am 1. Oktober 1863 in das damals neu errichtete, annähernd im Mittelpunkte der Stadt gelegene Dienstgebäude Französische Straße 33b c, Oberwallstraße 4a über. In dem Gebäude war auch die Zentral-Telegraphenbehörde, seit 1876 Abteilung II des Reichs-Postamts, untergebracht, bis sie im Jahre 1897 nach der Leipziger Straße verlegt wurde. Der Telegraphenbetriebssaal war zuerst im dritten Geschosse des Gebäudes Oberwallstraße 4a eingerichtet, während die Telegramm-Annahme und Abfertigung sich im Erdgeschoß an derselben Stelle befanden, an der sie auch jetzt noch untergebracht sind. Die Betriebsräume wurden — der Ausdehnung des Betriebs entsprechend — im Laufe der Zeit erheblich vergrößert. Trotzdem haben die Unterrichtsräume für die Morse-, Klopfer- und Hughesausbildung schon seit Jahren außerhalb des Amtes in anderen Gebäuden der Postverwaltung untergebracht werden müssen. Das eigentliche Dienstgebäude nimmt jetzt eine Bodenfläche von 3804 qm ein. Die Kellerräume sowie das erste und zweite Geschoß des Dienstgebäudes sind dem Haupt-Telegraphenamte zugewiesen, während im dritten und vierten Geschosse das inzwischen entstandene Haupt-Fernsprechamt untergebracht ist. In den Kellerräumen befinden sich die Batterie-, Rohrpost-, Heizungs- und Ventilationsanlagen sowie die Kleider- und Erfrischungsräume. Im ersten Geschosse sind untergebracht der 1595 qm große Hughes-Betriebssaal, die Telegramm-Annahme, die öffentliche Fernsprechstelle, die Telegramm-Abfertigung, die Hauptkasse und die Apparat- und Fahrradwerkstätten, während im zweiten Geschosse der Klopfer-, Ferndrucker- und Fernsprechbetrieb sowie die Abrechnungs- und Telegrammsammelstelle, die Bureaus und die Dienstwohnung des Amtsvorstehers untergebracht sind. Die für Dienstzwecke benutzten Räume nehmen im ganzen eine Fläche von rund 11 000 qm ein. Das Dienstgebäude ist an die öffentliche Elektrizitäts-, Gas- und Wasserleitung angeschlossen. Der Elektrizitätsanschluß ist zur größeren Sicherheit an zwei verschiedenen Stellen (Französische Straße und Jägerstraße) hergestellt. Er gestattet eine Höchstleistung von 1500 Ampere und dient:

1. zur Beleuchtung der Diensträume (78 Bogenlampen und 1200 Glühlampen), Spannung 110 und 220 Volt;

2. zum Antriebe der Hughes- und Murraymotoren, Spannung 110 Volt;
3. zum Antriebe der Ventilatoren, Spannung 110 und 220 Volt;
4. zur Betätigung der Hausrohrpost-Schaltwerke, Spannung 220 Volt;
5. zum Laden der Sammler, Spannung 110 und 220 Volt.

Die Gasanlage ist neben dem elektrischen Lichte als Notbeleuchtung vorgesehen und dient außerdem zum Werkstättenbetrieb und zum Antrieb eines Gasmotors.

Für den Fall des Ausbruchs eines Brandes sind umfangreiche Vorkehrungen getroffen. Die Feuerwehr kann durch zwei automatische Feuermelder und durch verschiedene Fernsprechanschlüsse herbeigerufen werden. Im Gebäude selbst sind für Feuerlöschzwecke vorhanden:

19 auf sämtliche Räume gleichmäßig verteilte Feuerhähne mit Wasserschlauch und Strahlrohr,
17 in ähnlicher Weise verteilte Feuerlöscheimer,
33 Feuerlöscher »Blitz«,
7 Kohlensäurelöscher,
18 Branddecken zum Ersticken kleiner Brände.

Zum Fortschaffen der Sachen stehen 50 Feuer-Rettungssäcke zur Verfügung.

Die Heizung ist als Zentralheizung eingerichtet und erfolgt durch sechs im Kellergeschoß untergebrachte Niederdruck-Dampfkessel.

Die Lüftung geschieht durch elektrische Ventilatoren. Im großen Hughes-Betriebssaale wirkt dauernd ein besonderes Lüftungssystem. Es besteht im wesentlichen aus zwei in den Kellerräumen untergebrachten elektrischen Ventilatoren von je 1 Pferdekraft, die bei einer Geschwindigkeit von 1500 Umdrehungen in der Minute große Massen frischer Außenluft durch einen im Querschnitt 1,85 qm großen, unter der Kellersohle verlaufenden Kanal ansaugen und sie über Heizkörper hinweg durch fünf kleinere Kanäle von 0,80 qm Querschnitt nach dem Betriebssaale drücken, wo die Luft dicht unter der Decke eintritt und sich durch einen in den Säulengängen des Saales unter der Decke verlaufenden, mit vielen Öffnungen versehenen kastenartigen Kanal aus Zinkblech in die Räume verbreitet, ohne daß stärkere Zugluft entsteht. Zur Abführung der verbrauchten Luft dienen Öffnungen an den Fenstern und im Saaloberlicht, in die zur Verstärkung der Wirkung, soweit erforderlich, Ventilatoren eingesetzt sind, die im Bedarfsfall in Gang gesetzt werden. Bei großer Wärme findet eine Berieselung der Oberlichtdächer mit Wasser statt.

Beamtenpersonal.[1])

Über das Anwachsen der Beamtenzahl beim Haupt-Telegraphenamte sind aus früherer Zeit statistische Angaben nicht vorhanden. Wie aus Lesevermerken geschlossen werden kann, die sich unter wichtigen Verfügungen befinden, belief sich die Zahl der Apparatbeamten im Jahre 1854 auf 11. Die Zunahme in den Jahren von 1878 bis 1905 ist aus der nachstehenden Statistik zu ersehen.

---

[1]) Über die Personalverhältnisse der Telegraphenbeamten in früherer Zeit siehe S. 337 und folgende des Archivs von 1906.

Statistik des Haupt-Telegraphenamts für die Jahre 1878 bis 1905.

Jahr	Beamte	Unterbeamte (mit Ausschluß der jugendlichen Telegrammbesteller)	Hughesapparate	Morseapparate	Klopferapparate	Telegramme: Aufgegeben	Telegramme: Eingegangen	Telegramme: Durchgang	Telegramme: Zusammen
1878	425	98	44	184	—	283 780	234 514	4 041 126	4 559 420
1879	424	72	44	207	—	289 452	233 554	4 781 298	5 304 304
1880	419	70	49	222	—	311 175	253 363	5 410 930	5 975 468
1881	535	68	53	223	—	336 889	305 005	5 573 041	6 214 935
1882	555	71	53	199	—	341 134	287 966	6 056 687	6 685 787
1883	567	71	59	198	—	368 313	297 814	6 224 868	6 890 995
1884	579	76	65	206	—	391 746	251 082	6 331 108	6 973 936
1885	590	73	69	210	—	405 108	268 488	6 419 057	7 092 653
1886	560	72	72	214	—	408 208	240 926	6 981 251	7 630 385
1887	567	103	75	217	—	433 697	250 797	7 545 198	8 229 692
1888	608	103	83	226	—	486 309	284 639	8 683 777	9 454 725
1889	676	122	97	251	—	502 864	295 513	9 473 716	10 272 093
1890	712	129	108	260	—	529 427	298 188	10 015 167	10 842 782
1891	742	142	121	262	—	555 240	309 734	10 538 592	11 403 566
1892	783	156	123	283	—	556 227	319 824	11 145 287	12 021 338
1893	813	154	129	294	—	502 842	322 324	12 062 432	12 887 598
1894	846	156	137	306	13	499 741	339 023	12 470 951	13 309 715
1895	888	158	139	297	18	541 635	377 201	13 659 369	14 578 205
1896	918	172	141	295	23	561 062	374 217	14 340 235	15 275 514
1897	920	172	141	303	27	568 412	390 821	15 089 112	16 048 345
1898	961	184	145	316	40	604 398	406 800	15 751 016	16 762 214
1899	1 045	186	166	319	48	683 863	429 662	16 680 515	17 794 040
1900	1 049	180	177	306	72	738 128	441 546	17 464 019	18 643 693
1901	1 050	186	183	329	114	759 979	451 815	17 573 246	18 785 040
1902	1 110	193	183	328	158	741 636	461 931	17 302 349	18 505 916
1903	1 150	193	196	398	198	731 930	518 635	17 540 424	18 790 989
1904	1 218	213	196	398	198	855 632	546 864	18 483 148	19 885 644
1905	1 383	221	201	409	196	995 435	638 636	20 050 031	21 684 102.

Unter den 1383 Beamten, die im Jahre 1905 vorhanden waren, befanden sich:

5 Telegrapheninspektoren,
5 Ober-Postpraktikanten in Obersekretärstellen,
14 Ober-Telegraphensekretäre,
2 Ober-Postpraktikanten in Sekretärstellen,
41 Telegraphensekretäre,
3 Postpraktikanten,
5 Postsekretäre,
1049 Beamte aus der Klasse der Assistenten, darunter:
  105 Beamte mit dem Titel Telegraphensekretär,
  559 Ober-Telegraphenassistenten,
  1 Ober-Postassistent,
  278 Telegraphenassistenten,
  36 Postassistenten,
  70 Telegraphenanwärter,
1 Lagerverwalter,
11 Telegraphenmechaniker,
14 angestellte Telegraphengehilfinnen,
41 nicht angestellte Telegraphengehilfinnen,
191 Telegraphengehilfen,
1 Postgehilfin (Kanzlei),

zusammen 1383 Beamte, darunter 100 etatsmäßig angestellte Beamte als Dauervertreter.

Ferner standen zur Vertretung erkrankter und beurlaubter Beamten noch durchschnittlich 400 Beamte zur Verfügung.

Im ganzen waren also vorhanden 1783 Beamte.

Außerdem ist dem Amte ein Telegrapheningenieur zugeteilt.

Unterbeamtenpersonal.

Für den Unterbeamtendienst des Haupt-Telegraphenamts wurden von Anfang an teils versorgungsberechtigte Militärpersonen der unteren Dienstgrade, teils geeignete Ortseinwohner angenommen. In der Regel wurde in Anspruch genommen, daß auch die Ortseinwohner beim Militär gedient hatten. Seit dem Jahre 1899 werden im Telegrammbestelldienst und zum Teil auch im Saalbotendienste jugendliche Telegrammbesteller im Alter von 16 bis 20 Jahren verwandt, die nicht zu den Unterbeamten gezählt werden, aber nach Vollendung ihres zwanzigsten Lebensjahrs in den Unterbeamtenstand übernommen und als Postboten eingestellt werden, sofern sie den Annahmebedingungen genügen.

Unter den 221 Unterbeamten, die im Jahre 1905 beim Haupt-Telegraphenamte beschäftigt waren, befanden sich:

1 Ober-Briefträger,
22 Ober-Postschaffner,
1 Oberleitungsaufseher,
3 Briefträger,
49 Postschaffner,
6 Leitungsaufseher,
139 Postboten.

Außerdem waren 32 jugendliche Telegrammbesteller vorhanden.

Abkommandiert waren 6 Unterbeamte (meist Leitungsaufseher).

Die übrigen Personen waren wie folgt beschäftigt:

4 als Saalbotenmeister,
50 als Saalboten,
42 als Telegrammsortierer,
24 als Schaffner der Stadtrohrpost,
26 als Schaffner der Hausrohrpost,
5 als Botenmeister im Bestelldienste,
53 als Telegrammbesteller,
5 im Bureaudienste,
6 als Pförtner,
16 als Apparatputzer,
3 als Leitungsaufseher,
1 als Hauswart,
2 als Heizer,
2 als Batteriewärter,
2 als Fahrradschlosser,
6 als Hausdiener.

Hygienische Einrichtungen.

Im Interesse der Gesundheit der Beamten und Unterbeamten ist beim Haupt-Telegraphenamte von jeher besonderer Wert darauf gelegt worden, daß nicht nur in den eigentlichen Diensträumen, sondern auch in den Treppenhäusern, Fluren und Gängen sowie in den Aborten und Pissoirs peinliche Ordnung und Sauberkeit herrschen. Ebenso ist die Erhaltung gesunder Luft in den Diensträumen schon seit Jahren Gegenstand besonderer

Fürsorge. Früher wurden zu diesem Zwecke, zum Teil mit Unterbrechung des Dienstes, die Fenster in den Betriebssälen allstündlich auf 5 bis 10 Minuten geöffnet. In neuerer Zeit ist durch die Verbesserung der Lüftungsanlage das Öffnen der Fenster im großen Betriebssaal entbehrlich geworden.

Um den Beamten Gelegenheit zu geben, sich während der langen Dienstschichten (vormittags und nachmittags) zu stärken, wurde im Jahre 1878 in den Kellerräumen des damals neuerbauten Hauses Jägerstraße 43 ein besonderer Erfrischungsraum eingerichtet, wohin in bestimmten Stunden aus einer benachbarten Bierhalle Eßwaren und Getränke gebracht wurden. Aus dieser Einrichtung hat sich bald eine vertragsmäßig an einen Gastwirt vergebene Erfrischungsanstalt entwickelt, die in den Kellerräumen untergebracht ist und vormittags sowie nachmittags während zwei Stunden (im Sommer von 8 1/2 bis 10 1/2 vormittags und 5 bis 7 nachmittags, im Winter von 9 bis 11 vormittags und 5 bis 7 nachmittags) für das Personal geöffnet ist. Jeder Beamte und Unterbeamte erhält 20 Minuten Austretezeit. Die Beamten können diese Zeit in der Erfrischungsanstalt zubringen, die Unterbeamten holen sich die Erfrischungen nach dem Botenzimmer. Neben allerlei Eßwaren werden zu mäßigen Preisen Bouillon, Tee, Kaffee, Selterswasser und Bier verkauft.

Unabhängig von dem Betriebe der Erfrischungsanstalt ist dem Personale Gelegenheit geboten, während bestimmter Tages- und Nachtstunden kochendes Wasser zur Selbstbereitung warmer Getränke aus einer amtlich aufgestellten und unterhaltenen Gaskocheinrichtung unentgeltlich zu entnehmen. Zu diesem Zwecke sind im Keller über Gasflammen zwei kupferne Wasserkessel von 80 und 30 l Fassungsvermögen aufgestellt, die, von Unterbeamten bedient, Tag und Nacht warmes Wasser liefern.

Denjenigen Beamten, die das Frühstück oder Vesperbrot nicht in der Erfrischungsanstalt einnehmen wollen, steht seit kurzem eine offene Glashalle (Wandelhalle) zur Verfügung, die während der besseren Jahreszeit auch dazu dienen soll, denjenigen Beamten, die ein vorübergehendes Unwohlsein befällt, den Aufenthalt in der frischen Luft zu ermöglichen. Für Kranke ist ein Krankenzimmer eingerichtet, nach dem Schwerkranke mittels eines tragbaren Bettes geschafft werden können. In dem Krankenzimmer und bei der Oberaufsicht im großen Betriebssaale stehen den Erkrankten die gebräuchlichsten Hausmittel kostenlos zur Verfügung.

Ferner ist ein großer Waschraum mit 12 Wascheinrichtungen vorhanden. Die Herstellung eines Raumes mit Brausebädern ist in Aussicht genommen.

Betriebsmittel.

(Leitungen.)

Zu den bei Eröffnung der elektrischen Telegraphie vorhandenen fünf Telegraphenleitungen kamen nach Errichtung der Zentralstation bald weitere Leitungen hinzu:

Am 1. Januar 1854 bestanden:

3	Leitungen der Linie	Berlin–Potsdam–Herbesthal,
2	- - -	Berlin–Halle–Frankfurt (Main),
2	- - -	Berlin–Hamburg,
2	- - -	Berlin–Stettin–Königsberg (Pr.),
1	- - -	Berlin–Breslau–Oderberg,

zusammen 10 Leitungen.

Im Jahre 1878 waren vorhanden:

	49	Hughesleitungen,
	101	Morse-Arbeitsstromleitungen,
	22	Morse-Ruhestromleitungen,
zusammen	172	Leitungen.

Zwanzig Jahre später (1898) standen zur Verfügung:

	126	Hughesleitungen,
	137	Morse-Arbeitsstromleitungen,
	47	Morse-Ruhestromleitungen,
zusammen	310	Leitungen.

Im Jahre 1904 waren vorhanden:

	2	Leitungen für den Schnelltelegraphen von Murray,
	1	Leitung für Baudot-Betrieb (Berlin–Paris),
	28	Leitungen für Hughesgegensprechen,
	6	Leitungen für Simultanbetrieb (Hughesbetrieb mit gleichzeitigem Fernsprechbetrieb),
	125	Leitungen mit einfachem Hughesbetriebe,
	4	Leitungen für Wheatstone-Schnellschreiber,
	75	Klopferleitungen,
	3	Leitungen für Klopfer-Simultanbetrieb (Klopfer mit gleichzeitigem Fernsprechbetrieb),
	101	Leitungen für Morse-Arbeitsstrombetrieb,
	62	Leitungen für Morse-Ruhestrombetrieb,
	19	Neben-Telegraphenleitungen für Ferndruckerbetrieb,
	49	Leitungen für Fernsprechbetrieb,
zusammen	475	Leitungen.

Von diesen dienten 420 Leitungen dem inländischen, 55 dem ausländischen Verkehre. Ein Teil der Telegraphenleitungen (54) sowie die Stadtleitungen, die Fernsprechleitungen und die Ferndrucker-Nebenleitungen sind in ihrem ganzen Verlauf unterirdisch geführt. Für die Telegraphenleitungen und die Stadtleitungen sind dabei Kabel mit Guttapercha- und Faserstoffisolierung, für die Fernsprech- und Ferndrucker-Nebenleitungen dagegen solche mit Papierisolierung verwandt.

Die übrigen Leitungen sind nur innerhalb der Stadt Berlin unterirdisch geführt, außerhalb aber oberirdisch. Auf den oberirdischen Strecken sind sie zum Teil aus Eisendraht, zum Teil aus Bronze- und Doppelmetalldraht (Bronze mit Eisenkern) hergestellt.

Apparate und Betriebsweisen.

Neben dem Morseapparate waren bei der Zentral-Telegraphenstation ursprünglich auch noch Zeigerapparate im Gebrauche. Die Verwendung der letzten wurde jedoch bald aufgegeben, weil der Morseapparat eine größere Leistungsfähigkeit besaß. Er wurde vom Jahre 1852 ab ausschließlich verwandt. Im Jahre 1865/1866 kam der erheblich leistungsfähigere Typendruckapparat von Hughes hinzu, der gleich von vornherein in 8 Exemplaren beschafft und auf den am stärksten belasteten Leitungen (Frankfurt [Main], Paris, Petersburg, Warschau, Wien) benutzt wurde.

Mit der Einführung dieses Apparats, der die Bewältigung großer Massen von Telegrammen ermöglichte, hatte die Telegraphie nach verhältnismäßig kurzer Zeit schon einen ziemlich hohen Stand der Vollkommenheit erreicht. Ein Korrespondent der »Gartenlaube«, der das Haupt-Telegraphenamt im

Jahre 1867 besichtigte, gab diesem Gedanken mit folgenden charakteristischen Worten Ausdruck:

> »Am auffälligsten für den Laien ist die Arbeit, welche der Apparat von Hughes liefert. Der Apparat druckt nämlich vollständig Wort für Wort die Depesche ab, so wie sie aufgegeben wurde. Das hat allerdings für den Zuschauer etwas Ungeheuerliches, fast Übernatürliches. Das, was jeder von dem Papierstreifen ablesen kann, was schwarz auf weiß von hundert Meilen her zu uns kommt, das regt die Sinne mächtig an. Was wirkt, was bewegt, was strömt in jenen Drähten zusammen? Welch ungeheure Resultate sind bis heute erreicht worden! Und doch steht man erst am Anfang.«

Trotz seiner großen Vollkommenheit konnte der Hughesapparat den Morseapparat nicht ganz verdrängen. Auch dem Klopferapparate, der seit dem Jahre 1893/1894 in den inländischen Arbeitsstromleitungen an Stelle des Morseapparats eingeführt wurde, ist dies nicht gelungen. Die Zahl der Morseapparate hat sich vielmehr stetig vermehrt. Es liegt dies daran, daß der Morseapparat bei Störungen und mangelhafter Leitung in der Regel auch dann noch arbeitet, wenn die meisten anderen Apparatsysteme versagen. Der Morseapparat dient deshalb als Reserveapparat für alle anderen Apparatsysteme.

Wie sehr sich fortgesetzt das Bestreben geltend gemacht hat, die Apparate, Schaltungen und Betriebsweisen zu verbessern, läßt sich am besten aus den zahlreichen Versuchen beurteilen, die beim Haupt-Telegraphenamt im Laufe der Zeit mit neuen Apparaten stattgefunden haben. Von den wichtigsten Versuchen, die zu praktischen Erfolgen geführt haben, sind folgende zu nennen:

1. im September 1874 wurden die Versuche mit Morse- und Hughesgegensprechen, die bereits vorher auf einigen Leitungen ziemlich günstige Ergebnisse geliefert hatten, hauptsächlich aber mit Rücksicht auf die damals noch ausreichende Leistungsfähigkeit des Hughesapparats aufgegeben worden waren, in größerem Maßstabe wieder aufgenommen;
2. im Jahre 1878 fanden zur Erhöhung der Telegraphiergeschwindigkeit in unterirdischen Leitungen Hughes- und Morseversuche in den kurz vorher hergestellten großen unterirdischen Leitungen zwischen Berlin und Hamburg und Bremen statt;
3. am 28. Februar 1886 gelang es zum ersten Male, auf der Linie Berlin–Emden–Borkum–Lowestoft–London den Hughesbetrieb mit Übertragungen in Emden und Lowestoft aufzunehmen;
4. im Jahre 1892 begannen die Versuche mit dem verbesserten Börsendrucker (Ferndrucker) von Siemens & Halske;
5. im Mai 1893 wurde der Klopferbetrieb eingeführt. Er wurde seitdem andauernd weiter gefördert und ist jetzt auf alle inländischen und auf einige ausländische Arbeitsstromleitungen des Haupt-Telegraphenamts ausgedehnt;
6. im Juli 1895 wurden auf Anregung der österreichischen Telegraphenverwaltung neue Versuche mit Hughesgegensprechen nach der Differentialmethode zwischen Berlin und Wien aufgenommen, die in der Folge zur jetzigen Ausdehnung des Hughesgegensprechens führten;
7. im November 1896 begannen die Versuche mit dem gleichzeitigen Hughesarbeiten und Fernsprechen in Fernsprechverbindungsleitungen (Simultanbetrieb), die im Januar 1898 auch auf die Leitung Berlin–Wien ausgedehnt wurden;

8. im Dezember 1896 wurden Versuche mit Hughesapparaten aufgenommen, die durch einen Elektromotor angetrieben wurden, nachdem die 1893 angestellten Versuche mit Apparaten für hydraulischen Antrieb zu keinem günstigen Ergebnisse geführt hatten;

9. am 23. Januar 1901 wurde der vierfache Baudotbetrieb zwischen Berlin und Paris mit einer Übertragung in Coblenz eröffnet;

10. von April 1902 ab wurden Versuche mit dem Schnelltelegraphen von Murray angestellt;

11. seit Juni 1903 endlich finden Versuche mit dem Schnelltelegraphen von Siemens & Halske statt (photographierte Schrift).

Außerdem sind, zum Teil in erheblichem Umfange, Versuche angestellt worden, die, wenn sie auch kein praktisches Ergebnis gehabt haben, doch die große Mühewaltung erkennen lassen, welche die Reichs-Telegraphenverwaltung auf die Vervollkommnung ihrer technischen Einrichtungen verwendet. Besonders zu nennen sind die Versuche

- mit dem Morse-Doppel- und Gegensprechen in Kabeln nach Ludewig sowie mit dem Morse-Gegensprechsystem von Fuchs,
- mit dem Multiplexapparat von Meyer,
- mit dem polarisierten Doppelschreiber von Estienne,
- mit dem System von Rysselberghe zum gleichzeitigen Telegraphieren und Fernsprechen,
- mit dem Morse-Vielfachsystem von Delany (Stimmgabeln),
- mit der Gegensprechschaltung von Canter,
- mit dem Delany-System für Kabeltelegraphie mit Wechselströmen,
- mit dem Morse-Doppelschreiber von Herodote,
- mit den Doppelsprech-Morse- und Phonopore-Apparaten von Langdon-Davies,
- mit dem Jaiteschen Doppelschreiber,
- mit dem Pendelanrufer für Ruhestromleitungen von Wetzger,
- mit dem Schnelltelegraphen von Pollak und Virag sowie
- mit dem Vielfach-Telegraphen von Mercadier und demjenigen von Rowland. Die Versuche mit dem letztgenannten Apparatsystem sind noch nicht abgeschlossen.

Bei den zahlreichen Versuchen, die bisher zur Verbesserung der Apparate und Betriebsweisen beim Haupt-Telegraphenamt angestellt wurden, sind der Morse-, Klopfer- und Hughesapparat als Sieger hervorgegangen. In neuerer Zeit sind mit ihnen die »Schnelltelegraphen« von Baudot, Murray, Rowland und Siemens & Halske in Wettbewerb getreten. Ob und inwieweit diese Apparate zur dauernden Verwendung gelangen werden, ist noch nicht entschieden.

Stromquellen.

In den ersten Jahrzehnten der elektrischen Telegraphie wurde beim Haupt-Telegraphenamte die zum Telegraphieren erforderliche elektrische Energie aus galvanischen Primär-Elementen entnommen. Es wurden dabei in der allerersten Zeit galvanische Elemente verschiedener Art verwandt. Später wurde ausschließlich eine vereinfachte Form des Meidingerschen Zink-Kupfer-Elements benutzt. Im November 1883 wurde der Versuch gemacht, den Telegraphierstrom unmittelbar aus den für Beleuchtungszwecke aufgestellten Dynamomaschinen des Haupt-Telegraphenamts zu entnehmen. Die Versuche wurden indes nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Im Februar 1886 begannen die von Erfolg gekrönten Versuche, den Strom aus Sekundär-Elementen (Sammlern) zu entnehmen. Diese Sammler wurden

bis zum Jahre 1904 teils mit Strom von 110 Volt Spannung geladen, der aus dem öffentlichen Elektrizitätsnetz entnommen wurde, teils wurden zu ihrer Ladung Meidinger-Elemente verwandt. Seit Juni 1904 werden die Sammler nur noch mit Netzstrom geladen. Die Energie wird dem Dreileiternetze der Berliner Elektrizitätswerke entnommen, das Gleichstrom von 220 Volt Spannung zwischen den Außenleitern liefert. Die Netzspannung wird sowohl unmittelbar (110 Volt zwischen Mittelleiter und Außenleiter) als auch nach Umformung auf 30 Volt Spannung zum Laden von Sammlern benutzt. Der Umformer besteht aus einem $7^1/_2$pferdigen Gleichstrommotor und einer mit ihm direkt gekuppelten Gleichstrom-Nebenschlußdynamo, die bei 30 Volt maximal 150 Ampere liefert.

An Batterien sind vorhanden:

1. eine positive Hauptbatterie für Telegraphenleitungen mit einer Gesamtspannung von 240 Volt mit Abzweigungen von 10, 20, 30, 40, 60 Volt und weiter steigend um je 20 Volt;
2. eine negative Hauptbatterie für Telegraphenleitungen von 240 Volt Spannung mit gleichen Abzweigungen;
3. vier Aushilfsgruppen zu fünf Zellen und vier Aushilfsgruppen zu zehn Zellen;
4. zwei Batterien zu je sechs Zellen für die Anruflampen in der Telegramm-Aufnahme (eine für den Betrieb, eine zur Aushilfe);
5. vier Batterien für den Betrieb der Ferndrucker-Stadtleitungen (zwei für den Betrieb, zwei zur Aushilfe);
6. eine Batterie von 10 Volt zu Versuchszwecken.

Die Batterien unter 5. werden unmittelbar mit Netzstrom von 110 Volt geladen, während die übrigen Batterien für gewöhnlich mit Umformerstrom von 30 Volt gespeist werden. Es sind jedoch Einrichtungen getroffen, die es ermöglichen, den Ladestrom für den Fall einer Beschädigung des Umformers unmittelbar aus dem Netze zu entnehmen. Beim Versagen des öffentlichen Elektrizitätswerks kann die Ladung der Sammler u. U. auch mittels der für den Betrieb der Hughesmotoren zur Reserve aufgestellten Dynamomaschine erfolgen, die durch einen Gasmotor angetrieben wird und einen Strom von 25 Ampere bei 110 Volt liefert.

Technische Einrichtungen.

Solange die Zahl der Telegraphenleitungen und Apparate gering war, bedurfte es keiner besonderen Vorkehrungen zur übersichtlichen Gestaltung der technischen Einrichtungen beim Haupt-Telegraphenamte. Die Leitungen wurden von der Einführung unmittelbar an die Apparattische geführt, auf denen sämtliche Apparate einschließlich der Blitzableiter Aufstellung fanden. Als aber die Zahl der Leitungen immer größer wurde, und die Apparattische infolge des Hinzukommens von Relais, Stromwendern, Umschaltern und Übertragungsapparaten unübersichtlich wurden, stellte sich das Bedürfnis heraus, die Blitzableiter auf besonderen Gestellen in der Nähe der Leitungseinführung anzubringen und zwischen die Blitzableiter und die Apparate Linienumschalter einzuschalten, die es ermöglichen, die Leitungen auf beliebige Apparate zu schalten. Diese Anordnung besteht im Prinzip auch heute noch, obwohl die technischen Einrichtungen, den Fortschritten der Technik folgend, im Laufe der Jahre viele Änderungen erfahren haben. Die durchgreifendsten Änderungen fanden statt im Jahre 1878 bei Inbetriebnahme des Betriebssaals im Erdgeschosse Jägerstraße 43/44, weil die Zimmerleitungen, die vorher aus blanken, in Harfenform über den Apparattischreihen frei im Zimmer ausgespannten Drähten bestanden hatten

(vgl. das aus dem Jahre 1863 stammende Bild, Fig. 1), zum ersten Male unter Verwendung von Bleirohrkabeln unter der Bedielung hergestellt wurden. Die Einrichtung kostete die für die damaligen Verhältnisse hohe Summe von 82 360 Mark, hat sich dafür aber auch so gut bewährt, daß die Anlagen, soweit sie noch bestehen, heute nach nahezu 30 Jahren noch nichts von ihrer Betriebsfähigkeit eingebüßt haben.

Weitere eingreifende Änderungen wurden aus Anlaß der Vergrößerung des Hughessaals im Jahre 1901/1902 erforderlich. Bei dieser Gelegenheit wurden die vorhandenen zahlreichen Linienumschalter, die aus übereinander liegenden vertikalen und horizontalen Stöpselschienen (»Umschalter I«) bestanden, durch Klinkenumschalter ersetzt; dabei wurden für das ganze Amt ein Hauptumschalter (Fig. 2) und für jede Abteilung je ein Abteilungsumschalter (Fig. 3 und 3a) aufgestellt.

An diese Arbeiten schlossen sich in den Jahren 1903 bis 1905 weitere umfangreiche Änderungen an, die nötig waren infolge Herstellung einer neuen Saalrohrpost, Umgestaltung der Fernsprech-Telegrammaufnahme, Umbau der Sammleranlage, Vergrößerung der Kabeleinführung und Aufstellung von Luftleer-Kohlenblitzableitern an Stelle der Plattenblitzableiter.

Der Verlauf der Zimmerleitungen ist aus dem Schema Fig. 4 ersichtlich. Sämtliche Leitungen sind zunächst an ein hinter dem Hauptumschalter stehendes, aus eisernen Rohrständern und Flacheisenschienen hergestelltes, laubenförmiges Gestell geführt, an dem die Einführungsklemmen, die zum Schutze gegen Starkstrom dienenden Sicherungen und die Luftleer-Kohlenblitzableiter angebracht sind. Hierdurch ist die Möglichkeit geschaffen, in bequemer Weise die Außenleitung abzunehmen oder zu wechseln. Von den Kohlenblitzableitern führen die Leitungen nach den Klemmen und Klinken des Hauptumschalters, an dem sie je nach den Bedürfnissen des Dienstes mit wenigen Handgriffen vorübergehend zur Börse oder in andere Betriebsabteilungen oder auf Meßinstrument und zur Störungsstelle geschaltet werden können. Von den Klinken des Hauptumschalters führen die Leitungen nach den Abteilungsumschaltern und nach den Betriebsapparaten. Die Schaltungen an den Apparaten sind je nach deren Bauart und je nach dem Zwecke, dem die Leitung dient, sehr verschieden Gegenwärtig sind über 100 verschiedene Schaltungen im Betriebe.

Im Interesse der Übersichtlichkeit des Betriebs sind die technischen Einrichtungen so hergestellt, daß die Hughesleitungen nach den Himmelsrichtungen in vier Abteilungen geschieden sind, während die übrigen Leitungen je nach ihrer Betriebsweise besondere Abteilungen bilden.

Es umfassen:

die Hughesabteilung	I	die Hughesleitungen		nach	dem	Süden,
-	II	-	-	-	-	Westen,
-	III	-	-	-	-	Osten,
-	IV	-	-	-	-	Norden;

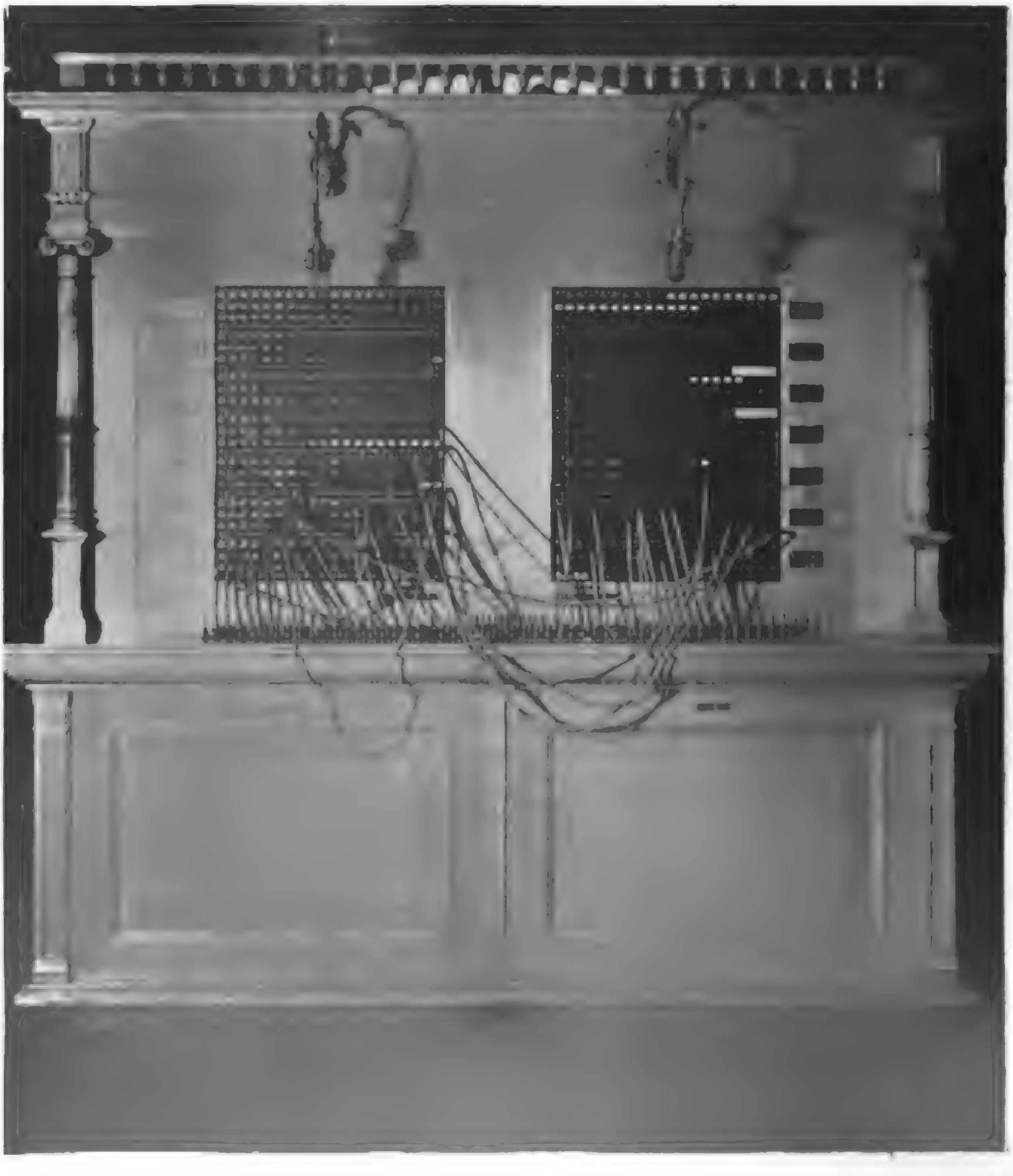
die Versuchsabteilung sämtliche Schnelltelegraphen- und sonstigen Versuchsapparate sowie die Reserve-Hughesapparate;
- Klopferabteilung sämtliche Klopferleitungen;
- Morseabteilung sämtliche Ruhestromleitungen;
- Stadtabteilungen sämtliche Stadt-, Militär- und Nebentelegraphenleitungen mit Morsebetrieb;
- Fernsprech- und Ferndruckerabteilung sämtliche Fernsprech- und Ferndruckerleitungen.

Fig. 1.



Der Apparatsaal in der Zentral-Telegraphenstation in Berlin 1863.

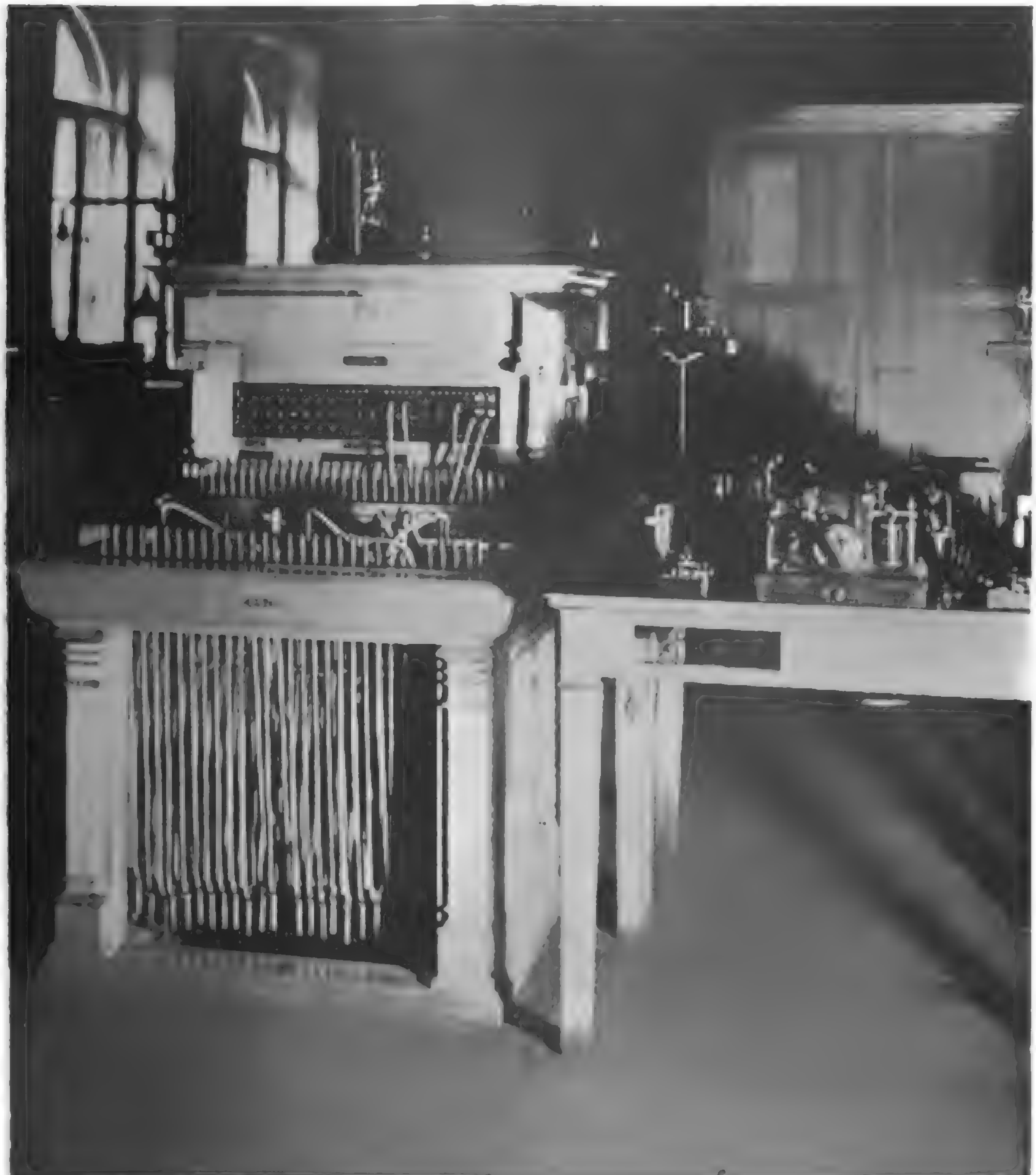
Fig. 2.



Hausrohrpost.

Zur Beförderung der Telegramme zwischen den weit auseinander gelegenen Dienststellen des Haupt-Telegraphenamts wurden schon frühzeitig Rohrpoststränge benutzt, die an die Stadtrohrpostanlage mitangeschlossen waren. Derartige Rohrpostverbindungen bestanden zwischen dem Hughessaal einerseits und der Telegramm-Abfertigung, der Telegramm-Annahme

Fig. 3.



und dem Klopfersaal anderseits. Nachdem indes der Hughessaal im Jahre 1901/1902 erheblich vergrößert worden war, trat das Bedürfnis hervor, zur Beschleunigung der Telegrammbeförderung auch die einzelnen Dienststellen im Hughessaale selbst durch Rohrpoststränge miteinander zu verbinden. Es wurde deshalb im Jahre 1903 eine neue ausgedehnte Saalrohrpostanlage hergestellt, an die zugleich die Telegramm-Annahme- und Abfertigungsstelle

sowie der Klopfersaal angeschlossen wurden. Die Anlage umfaßt eine Zentralstelle mit zehn Rohrpostapparaten und damit in Verbindung stehend zehn Verteilungsstellen mit je einem Apparate. Zwei miteinander verbundene Stellen — eine Absendestelle (I) und eine Empfangsstelle (II) — sind in Fig. 5 dargestellt. Die von *D* (aus den Vorratsluftbehältern) kommende Druckluft wird bei der Sendestation (I) selbsttätig angelassen, wenn die zur

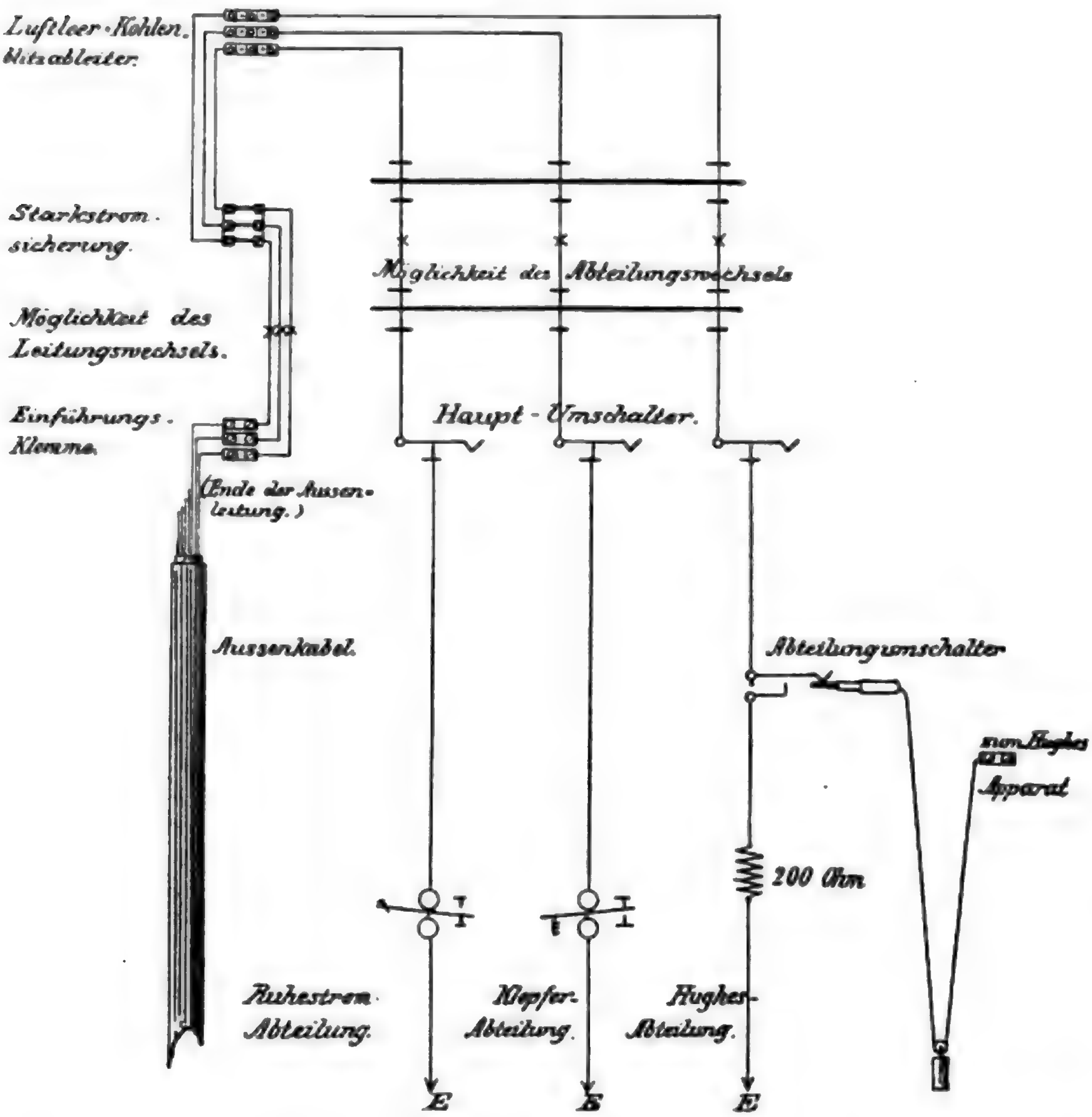
Fig. 3a.



Aufnahme der Rohrpostbüchse dienende Kammer K_1 infolge Niederdrückens des Doppelhebels $h, b_1, H_1\ b_2\ A, n_1$ durch die angehobene Ladebrücke L_1 nach außen und durch den Ansatz Z bei O nach unten luftdicht abgeschlossen und das Luftventil durch Niederdrücken des federnden Kolbens k geöffnet wird. Die vorher in die Kammer gesteckte Rohrpostbüchse (Fig. 6), die mit ihrem unteren Ende auf dem Stege w der Ladebrücke L_1 ruhte, wird

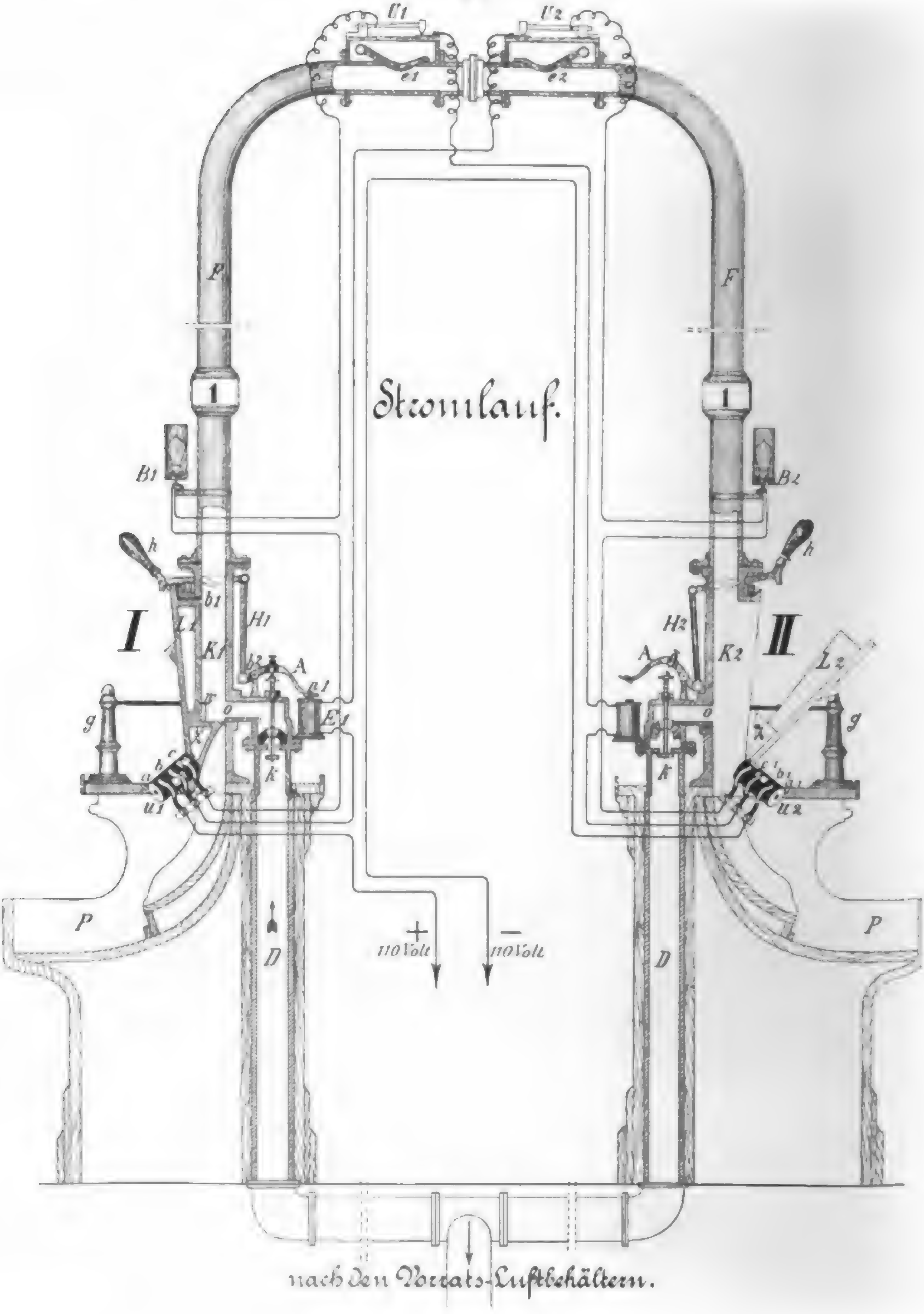
alsdann durch den Luftdruck durch das Fahrrohr F nach der Empfangsstation II getrieben. Während dies geschieht, ist infolge Emporhebens der Ladebrücke L_1 der mit dem öffentlichen Netze zusammenhängende elektrische Stromkreis + 110 Volt, a, b, E_1, U_2, B_2, c^1, a^1, — 110 Volt durch den Umschalter u_1, der denselben Drehpunkt hat wie die Ladebrücke, geschlossen. Der Elektromagnet E_1 hält den Doppelhebel n_1, A, b_2, H_1, b_1, h dauernd angezogen, die Kammer K_1 bleibt also während der Beförderung der Büchse geschlossen, die Glühlampe B_2 leuchtet dauernd und verhindert dadurch, daß von Station II etwas abgesandt wird, solange die

Fig. 4.



Büchse von Station I sich noch im Rohre befindet. Sobald diese unter den in der Nähe der Empfangsstelle (II) angebrachten Hammerkontakt U_2 gekommen ist, schleudert sie den Schleifhebel e_2 kräftig gegen die über ihr befindliche Holzplatte. Dadurch wird auch der Hammer U_2 emporgeschleudert, der Hammerstromkreis wird unterbrochen, der Elektromagnet E_1 verliert seine Kraft, der Doppelhebel n_1, A, b_2, H_1, b_1, h wird von dem federnden Luftkolben K emporgeschleudert, dabei wird die Druckluft abgestellt, die Ladebrücke L_1 fällt auf den Ständer g nieder (Stellung wie

Fig. 5.


Stromlauf.
+ 110 Volt
− 110 Volt
I
II
nach den Vorrats-Luftbehältern.

bei II), die Lampe B_2 erlischt. Die Rohrpostbüchse selbst fällt während dieser Vorgänge infolge der erlangten Geschwindigkeit und ihres eigenen Gewichts von e_2 durch die Kammer K_2 in den Empfangsraum P der Station II.

Es wird Druckluft von 0,3 Atmosphären verwandt. Diese wird unter Einschaltung eines Reduktionsventils aus den Vorratsluftbehältern der mit 1 Atmosphäre Überdruck betriebenen Stadtrohrpostanlage entnommen. Die für jedes Fahrrohr nach Maßgabe seiner Länge erforderliche Luftmenge wird mittels der an dem Doppelhebel h, b_1, H_1, b_2, A, n_1 angebrachten, auf den Luftkolben k drückenden Kontaktschraube so reguliert, daß Luftdruckschwankungen nicht entstehen können.

Fig. 6.



Die Rohrpostbüchsen (Fig. 6) tragen vorn eine Stellvorrichtung, die es ermöglicht, die Büchsen stets an eine beliebige Stelle zu versenden. Die sichtbare Zahl (8) bezeichnet die Verteilungstelle, an welche die Büchse gesandt werden soll.

Durch die Hausrohrpost wird ein außerordentlich schneller Austausch der Telegramme zwischen den einzelnen Betriebstellen erreicht, weil die Verteilungstellen die durch Saalboten an den Apparaten eingesammelten Telegramme innerhalb weniger Sekunden mittels direkter Büchsen nach denjenigen Abteilungen versenden, in denen sie weiter zu behandeln sind. Die Rohrpostzentrale besorgt dabei nur das Umleiten der Büchsen von einem Fahrrohr in das andere. Das Verteilen der Telegramme sowie den Dienst an der Rohrpost verrichten Unterbeamte.

Der große Wert der Hausrohrpost für den Betrieb läßt sich am besten daran ermessen, daß während der Hauptverkehrszeit 1200 bis 1500 Büchsen in einer Stunde versandt werden.

Stadtrohrpost.

Die erste pneumatische Stadt-Rohrpostanlage entstand im Jahre 1865 zwischen der Zentral-Telegraphenstation und der 2 km von ihr entfernten Börse. Dazu kam im Jahre 1876 ein für den öffentlichen Verkehr (Rohrpostbriefe und Karten) bestimmtes Rohrnetz zur Verbindung der Stadt-Telegraphenanstalten untereinander und mit dem Haupt-Telegraphenamte. Dieses Rohrnetz umfaßte 15 Stationen und bestand aus einem Nordkreis und einem Südkreise, die im Haupt-Telegraphenamte, der für beide Kreise gemeinsamen Zentralstelle, zusammentrafen. An die 26 km langen Kreisleitungen waren bei einigen Ämtern Zweigleitungen angeschlossen, so daß das gesamte Rohrnetz mit den Börsenverbindungen 38 km lang war. Im Laufe der Zeit wurde dieses Netz unter Übergang zum Radialsystem immer weiter ausgebaut. Es erstreckt sich jetzt auf ganz Berlin und auf die Vororte Charlottenburg, Friedenau, Halensee, Plötzensee, Rixdorf, Schöneberg, Westend und Wilmersdorf.

Vierzehn Rohrstränge sind in das Haupt-Telegraphenamt eingeführt, das auch jetzt noch die Zentralstelle der Stadtrohrpost bildet. Die Rohrpostzüge fahren je nach der Länge des Rohrstranges mit einer Geschwindigkeit von 12 bis 20 m in der Sekunde. Es verkehren täglich rund 3700 Züge mit etwa 11400 Rohrpostbüchsen. Die Rohrpost dient neben der Beförderung von Rohrpostbriefen und Karten in erster Linie dazu, die bei den Berliner Stadtpostanstalten aufgegebenen Telegramme nach dem Haupt-Telegraphenamt und die bei diesem Amte von außerhalb ange-

kommenen Telegramme an die bestehenden 69 Rohrpostämter zur Abtragung an die Empfänger zu befördern.

Börsenverbindungen.

Zur Beschleunigung des Börsentelegrammverkehrs wurden vom 5. Oktober 1863 ab während der Börsenstunden unmittelbare Telegraphenverbindungen hergestellt zwischen der dem Haupt-Telegraphenamte damals unterstellten Zweig-Telegraphenanstalt im Börsengebäude und Breslau, Cöln, Danzig, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Königsberg (Pr.), Leipzig, Magdeburg, Posen, Stettin und Wien. Die Zweig-Telegraphenanstalt Börse, die vom 18. November 1865 ab vollen Tagesdienst abhielt, wurde im Jahre 1874 in ein selbständiges Telegraphenamt umgewandelt.

Dieses Amt ist die einzige Verkehrsanstalt in Berlin, die neben dem Haupt-Telegraphenamte längere direkte Telegraphenverbindungen nach außerhalb unterhält. Das Börsenamt bezieht jedoch den Telegraphierstrom aus den Sammlerbatterien des Haupt-Telegraphenamts und benutzt Leitungen, die dem Haupt-Telegraphenamte zum Betriebe überwiesen sind und von diesem im Bedarfsfall an die Börse überlassen werden.

Die Börsenverbindungen haben sich im Laufe der Zeit nach Maßgabe der Entwickelung des Börsenverkehrs weiter ausgebildet. Gegenwärtig bestehen nicht nur direkte Telegraphenverbindungen mit den wichtigsten Börsenplätzen des Inlands, sondern auch mit den ausländischen Börsen in Amsterdam, Brüssel, Budapest, Mailand, Paris und Wien. Im ganzen sind 38 Börsen-Telegraphenleitungen vorhanden, in denen im Jahre 1904 vom Börsenamt unmittelbar befördert wurden: 799 176 aufgegebene, 655 734 angekommene, 303 558 Durchgangstelegramme, insgesamt 1 758 468 Telegramme.

Der Telegrammverkehr mit denjenigen Orten, die nicht mit der Börse unmittelbar arbeiten, wird durch das Haupt-Telegraphenamt vermittelt. Die Beförderung zwischen Börse und Haupt-Telegraphenamt erfolgt ausschließlich durch die Rohrpost (2 Stränge).

Fernsprechbetrieb.

Auf Grund der Versuche, die mit dem Fernsprecher von Graham Bell zum ersten Male am 25. Oktober 1877 zwischen dem Bureau des General-Postmeisters von Stephan und dem im Gebäude des Haupt-Telegraphenamts befindlichen General-Telegraphenamt angestellt und später anderweit mit Erfolg fortgesetzt worden waren, wurde im Jahre 1880 beim Haupt-Telegraphenamt eine für den Privatsprechverkehr bestimmte Fernsprechvermittlungsanstalt eingerichtet. Diese wurde am 12. Januar 1881 in Betrieb genommen. Im Laufe der Zeit entstanden in Berlin noch mehrere andere Vermittlungsämter. Sie waren bis zum 1. Januar 1886 sämtlich dem Haupt-Telegraphenamt unterstellt. An diesem Tage wurde die Leitung und Beaufsichtigung des gesamten Fernsprechbetriebs dem neu gegründeten »Stadt-Fernsprechamt« übertragen, das etatsmäßig zunächst noch als Zweigstelle des Haupt-Telegraphenamts angesehen, vom 1. April 1887 ab aber auch etatsmäßig als selbständige Verkehrsanstalt eingerichtet wurde.

Seitdem beschränkte sich der Fernsprechbetrieb beim Haupt-Telegraphenamt auf die Entgegennahme von Telegrammen durch Fernsprecher von den Fernsprechteilnehmern und auf das Zusprechen von Telegrammen an diese sowie auf den Betrieb einer öffentlichen Fernsprechstelle. Dazu kam im Jahre 1899 die Aufstellung von Fernsprechautomaten in der Telegramm-Annahmestelle. Die Fernsprech-Telegrammaufnahme wurde im Jahre 1904

in der Richtung erweitert, daß zwischen dem Haupt-Telegraphenamt und 38 in der Nähe von Berlin gelegenen kleinen Verkehrsanstalten (Postagenturen und Hilfstellen) ein unmittelbarer Telegrammaustausch eingerichtet wurde.

Neben diesem Außenverkehre besteht für den inneren Dienstbetrieb des Haupt-Telegraphenamts eine ausgedehnte Hausfernsprechanlage mit einer besonderen Vermittelungstelle, die mit dem Reichs-Postamte, der Ober-Postdirektion und dem Haupt-Fernsprechamt in Verbindung steht. Außerdem ist vorhanden:

a) eine Anlage zur gleichzeitigen Verbreitung der Störungsmeldungen vom großen Hughessaal an eine größere Zahl von Dienststellen (Telegrammleitstellen, Nachforschungstelle usw.);
b) ein Klappenschrank zur Verbindung der Stadt-Rohrpostzentrale des Haupt-Telegraphenamts mit den einzelnen Stadt-Postämtern zu sofortiger Mitteilung von Rohrpoststörungen, Zugverspätungen usw.;
c) ein Klappenschrank bei der Störungstelle zum unmittelbaren Verkehre mit den Störungsuchern an den Kabelüberführungssäulen.

(Schluß folgt.)

Die Entwickelung der Eisenbahnfahrzeuge in den letzten fünfundzwanzig Jahren.

Einem in Anwesenheit Seiner Majestät des Kaisers vom Geheimen Oberbaurat Müller im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten am 30. Januar d. J. gehaltenen Vortrag über die Entwickelung der Eisenbahnfahrzeuge in den letzten fünfundzwanzig Jahren entnehmen wir nachstehende Einzelheiten.

Bekannt ist, daß die Dampfmaschine zum ersten Male im Jahre 1814 in England für den Eisenbahnbetrieb Anwendung fand, indem Georg Stephenson einen Dampfwagen zur Beförderung von Bergprodukten benutzte. Weniger bekannt dürfte sein, daß die erste Lokomotive auf dem Kontinent in Deutschland gebaut wurde. Sie war für eine Grubenbahn an der Saar bestimmt und ging aus der damaligen Königlichen Gießerei in Berlin hervor. Die Lokomotive soll bei der Erprobung in Berlin Wagen, die mit 8000 Pfund Bomben beladen waren, gezogen haben, konnte aber an ihrem Bestimmungsorte trotz aller Mühe nicht in Gang gesetzt werden und wurde, ohne zur Verwendung gekommen zu sein, als altes Eisen verkauft. Auch in dem Geburtslande der Dampfwagen, in England, bedurfte es jahrelanger Bemühungen und Versuche, bis es Stephenson gelang, im Jahre 1829 bei den Wettversuchsfahrten in Rainhill eine Lokomotive vorzuführen, die einen Zug von 12,75 t, d. i. ihr dreifaches Gewicht, mit 22 km Fahrgeschwindigkeit in der Stunde bewegte. Es entspricht dies einer Leistung von etwa 16 P. S., während jetzt die Leistung einer modernen Schnellzugslokomotive etwa 1200 bis 1500 P. S. beträgt. Die Rainhiller Versuche bilden gewissermaßen den Ausgangspunkt des modernen

Verkehrswesens, da aus ihnen unzweifelhaft hervorging, daß die Dampflokomotive eine große Zukunft habe. Allenthalben regte sich nunmehr in England die Eisenbahnbautätigkeit, und der Vorsprung, den England damals auf diesem Gebiete gewann, wirkt zum Teil noch jetzt nach. U. a. ist hierauf die noch heute allgemein gebräuchliche Spurweite von 4 Fuß $8^1/_2$ Zoll englisch zurückzuführen; sie entspricht der Entfernung der Räder bei den englischen Landfuhrwerken. In Deutschland wurden die ersten vier Lokomotiven im Jahre 1840 in der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft gebaut. In Berlin war es Borsig, der sich mit größter Energie und mit glänzendem Erfolge dem Lokomotivbau zuwandte; 1841 ging die erste, 1846, also nur 5 Jahre später, die hundertste, 1858 die tausendste und 1902 die fünftausendste Lokomotive aus seiner Fabrik hervor. Erst Ende des vorigen Jahrhunderts hatte sich Deutschland im Lokomotivbaue ganz unabhängig von England gemacht; die deutschen Fabriken konnten im Auslande nunmehr sogar mit den englischen in Wettbewerb treten.

Die Ausführungen des Vortragenden über die Entwickelung der alten sogenannten Zwillingslokomotive mit zwei gleich großen Dampfzylindern zur Verbundlokomotive, über die Heißdampflokomotive und über die seit der Chicagoer Weltausstellung angestellten Versuche mit der Dampfturbine usw. interessieren mehr den Maschinentechniker. Auch weitere Kreise fesselnd sind dagegen die Mitteilungen über die Fahrgeschwindigkeit, ihre Vorbedingungen, ihre Steigerung und ihre Höchstgrenze unter den zur Zeit gegebenen Verhältnissen. Damit die Lokomotive ihre Aufgabe, sich selbst mit einem angehängten Wagenzuge fortzubewegen, erfüllen kann, bedarf es des Reibungswiderstandes zwischen den Rädern und den Schienen, ohne den die Räder sich nutzlos um sich selbst drehen würden. Dieser Reibungswiderstand ist dem Gewichte, mit dem die Räder auf die Schienen drücken, proportional. Je mehr Reibungswiderstand die Lokomotive hat und zu überwinden vermag, um so leistungsfähiger ist sie. Ihre Leistungsfähigkeit, ausgedrückt in Pferdekräften, ist proportional der im Dampfkessel untergebrachten Heizfläche. Heizfläche und Raddruck sind daher die beiden Faktoren, von denen die Zugkraft und Schnelligkeit abhängen. Beide können aber bei uns nicht unbegrenzt vergrößert werden, weil sie abhängig sind von den Vorschriften, die bei Einführung des Bahnbetriebs im Interesse der Betriebssicherheit erlassen worden sind. Hierbei kommen hauptsächlich in Betracht die Bestimmungen über die Spurweite, über das aus ihr hervorgegangene Umgrenzungsprofil für die festen Teile der Lokomotiven und Wagen und über die durch die Beschaffenheit des Oberbaues und die Tragfähigkeit der Brücken bedingten Höchstgrenzen für den Raddruck. Die Vorschriften über das Normalprofil ziehen für die Querschnittsabmessungen der Lokomotive und mithin der Heizfläche ihres Dampfkessels bestimmte Grenzen. Sind diese, was allgemein der Fall ist, erreicht, so läßt sich die Heizfläche des Kessels nur durch seine Ausdehnung in der Längsrichtung vergrößern. Dadurch wächst aber anderseits auch das Gewicht der Lokomotive. Da nun hiervon nicht mehr als 16 t auf eine Achse entfallen dürfen, so können nach den in Deutschland gültigen Bestimmungen nur Lokomotiven mit einem Kessel bis zu 200 qm Heizfläche gebaut werden, der für 1500 P. S. ausreicht. Die damit für den normalen Betrieb zu erzielende Geschwindigkeit beträgt etwa 100 bis 110 km in der Stunde. Bei den Schnellfahrversuchen auf der Militäreisenbahn haben allerdings die neueren Lokomotiven Fahrgeschwindigkeiten von 140 km in der Stunde erreicht; es ging ihnen aber dabei wie den Pferden auf der

Rennbahn; sie kamen nach einer nur 24 km langen Fahrt fast völlig ausgepumpt in Zossen an. Solche Fahrgeschwindigkeiten können im gewöhnlichen Betriebe schon deshalb nicht angewandt werden, weil die bestehenden Bahnkörper nicht dafür gebaut sind. Geschwindigkeiten bis zu 210 km in der Stunde, wie sie bei den Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen erzielt worden sind, können von Dampflokomotiven der jetzigen Bauart niemals erreicht werden. Wenn man in Betracht zieht, daß bei diesen Versuchen ein einziger sechsachsiger Wagen von 93 t Gewicht mit 50 Plätzen zu seiner Fortbewegung mit 150 km Fahrgeschwindigkeit in der Stunde 770 P. S. und mit 200 km in der Stunde fast 1700 P. S. erfordert hat, so kann man wohl Zweifel hegen, ob diese Betriebsweise wegen der hohen Kosten sich wird einführen lassen, zumal für solche Fahrgeschwindigkeiten unbedingt ein besonderer Bahnkörper nötig ist, der keine Wegekreuzungen und nur schwache Krümmungen hat.

In der Schnelligkeit der Zugbeförderung sind uns die Amerikaner bekanntlich voraus. Das findet seine Erklärung darin, daß sie eine stärkere Belastung der Gleise und Brücken sowie eine über das deutsche Umgrenzungsprofil für die festen Bauteile hinausgehende räumliche Ausdehnung zulassen und deshalb in der Lage sind, Lokomotivkessel von 300 und mehr Quadratmeter Heizfläche anzuwenden. Daß solche Lokomotiven bei dem größeren Reibungsgewichte größere Zuglasten befördern oder gleiche Lasten schneller bewegen können, ist verständlich.

Inwieweit der neben dem Dampfbetrieb immer mehr in Aufnahme kommende elektrische Betrieb eine Änderung oder gar Umwälzung im Eisenbahnwesen besonders für den Fernverkehr herbeiführen wird, läßt sich zur Zeit schwer sagen. Von Vorteil wird er namentlich da sein, wo man unter Benutzung von Wasserkräften elektrische Energie leicht und vor allem billig erzeugen kann. Denn neben der Zweckmäßigkeit wird beim elektrischen Betrieb in erster Linie die Frage der Wirtschaftlichkeit eine große Rolle spielen. Ob Talsperren mit Vorteil verwandt werden können, um elektrische Arbeit zu liefern, die zum Bahnbetriebe billig genug ist, wäre erst noch festzustellen. Jedenfalls erscheint es heute noch keineswegs ausgemacht, daß der Lokomotivbetrieb besonders im Fernverkehr in absehbarer Zeit durch den elektrischen Betrieb verdrängt werden wird; jedenfalls würde dies ungezählte Millionen kosten. Die Lokomotive hat zweifellos den Vorzug, daß sie sich den wechselnden Anforderungen außerordentlich gut anpaßt und in der Verwendung völlig unabhängig ist von Zentralen und Leitungen, mit denen der elektrische Betrieb vorläufig noch rechnen muß.

Neben der Beschaffung der Triebkraft spielt bei der Eisenbahn der Wagenbau eine nicht zu unterschätzende Rolle. Auf diesem Gebiete sind besonders die Ausführungen des Vortrags über die Betriebssicherheit der Wagen von allgemeinem Interesse. Die Anforderungen, die in dieser Beziehung an die Wagen gestellt werden müssen, sind nicht für alle Arten gleich, vielmehr wesentlich abhängig von der Geschwindigkeit der Züge, in denen die Wagen befördert werden sollen. Mit dem Quadrat der Geschwindigkeit wächst die Gefahr; deshalb muß der Wagen um so kräftiger gebaut und in seinem Laufwerke, seiner Federung und in seinen übrigen Gangteilen um so sorgfältiger ausgeführt werden, je größer die Geschwindigkeit ist, mit der er befördert werden soll. Das Eigengewicht des Wagens, die sogenannte tote Last, wächst deshalb im Vergleiche zum Gewichte der fortzuschaffenden Güter oder Personen mit der beabsichtigten Zuggeschwindig-

keit. Hierzu einige Beispiele. Es beträgt das Verhältnis der Nutzlast zum Wageneigengewichte

bei 20 t Kohlenwagen	1 : 0,42
bei Personenwagen IV. Klasse	1 : 3,7
bei D-Zug-Personenwagen I./II. Klasse	1 : 12,5
bei Schlafwagen mit 10 Reisenden I. Klasse	1 : 49.

Bei den letztgenannten muß auf die Person ein Wagengewicht von 3745 kg geschleppt werden, $10^1/_2$ mal mehr als für den Reisenden IV. Klasse, 35 mal mehr als für das entsprechende Gewicht Kohle. Weitere Fortschritte werden zur Folge haben, daß die tote Last für den Kohlenwagen sinkt, für den Schlafwagen gewiß noch weiter steigt.

Der Personenverkehr war im Anfange der Eisenbahnzeit gering, daher lehnten die Eisenbahngesellschaften die Einlegung von Nachtzügen ab. Im Interesse des Postverkehrs wurden sie aber von der Regierung gezwungen, Nachtzüge zu fahren. Die Niederschlesisch-Märkische Bahn kam dem Verlangen der Regierung, einen Nachtzug zwischen Berlin und Breslau zu fahren, zwar nach, suchte aber die Anordnung bald dadurch unwirksam zu machen, daß sie beantragte, die Nachtzüge mit Pferden zu fahren. Hierbei sei auch erwähnt, daß die Personenwagen damals noch der Beleuchtung entbehrten, und es in Preußen sogar einer Anregung von Allerhöchster Stelle bedurfte, um hierin Wandel zu schaffen. Von Interesse ist in dieser Hinsicht das Schreiben des damaligen Kabinettsministers v. Bodelschwingh vom 11. November 1844, das an die Minister des Innern und der Finanzen gerichtet war und lautete: »Des Königs Majestät halten es der Sicherheit und des Anstandes wegen für wünschenswert, daß die Eisenbahnwagen während der nächtlichen Züge erleuchtet werden, und haben mir aufgetragen, Euere Exzellenzen auf diesen Gegenstand unter dem Ersuchen aufmerksam zu machen, entweder Anordnung in diesem Sinne treffen oder sich gegen Seine Majestät über die etwaigen Hindernisse äußern zu wollen.« Von einer allgemeinen Einführung von Nachtzügen war indes keine Rede und bei vielen Verwaltungen mußte sie erst durch Androhung hoher Ordnungsstrafen erzwungen werden. Unter anderem hat die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, weil sie sich weigerte, Nachtzüge zu fahren, 28 Tage je 100 Taler Strafe bezahlt.

Aus den Schlußausführungen des Vortrags seien hier noch einige Urteile hervorragender und berühmter Personen aus der ersten Zeit der Eisenbahnen erwähnt, die heute als Kuriosa belächelt werden, aber erkennen lassen, mit welchen Schwierigkeiten das neue Beförderungsmittel anfangs zu kämpfen hatte. So ist es bekannt, daß der preußische Generalpostmeister v. Nagler, als es sich um den Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Potsdam handelte, die Notwendigkeit mit den denkwürdigen Worten verneinte: »Dummes Zeug! Ich lasse täglich mehrere sechssitzige Postwagen nach Potsdam gehen und es sitzt niemand drinnen. Nun wollen die Leute gar eine Eisenbahn bauen! Wenn sie ihr Geld absolut los werden wollen, so werfen sie es doch gleich lieber zum Fenster hinaus, ehe sie es zu solchen unsinnigen Unternehmungen hergeben.« Auch der bekannte französische Staatsmann Thiers äußerte sich, als er 1834 von einer Reise nach England, wo er u. a. auch die Liverpooler Eisenbahn besichtigt hatte, nach Paris zurückgekehrt war, in der französischen Deputiertenkammer dahin, daß Eisenbahnen wohl als Sehenswürdigkeit einer Großstadt anzusehen seien, aber als Transportmittel nur in Ausnahmefällen dienen könnten; man möchte doch nicht durch Anlage von Eisenbahnen das Leben der Reisenden aufs Spiel setzen. König

Ernst August von Hannover sagte einst, als man bei ihm die Genehmigung zum Baue der ersten Eisenbahn im Hannöverschen nachsuchte: »Ich will keine Eisenbahnen in meinem Lande; ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich.« Anderseits aber hat es auch nicht an Männern gefehlt, welche die Bedeutung der Eisenbahn schon damals voll erkannten. Es sei hier zum Schluß das Wort in Erinnerung gebracht, das der Kronprinz von Preußen, der spätere König Friedrich Wilhelm IV., im Jahre 1838 bei der Einweihungsfahrt der Bahnlinie Berlin–Potsdam, an der Lokomotive stehend, sprach: »Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf.«

Die österreichische Landpostreform.

Von Dr. Hans Nawiosky in Wien.

Das Postwesen eines Landes kann nur im Zusammenhange mit seinen gesamten wirtschaftlichen Verhältnissen richtig beurteilt werden. Wie die Post auf der einen Seite ein wichtiger Faktor im Kulturleben des Staates geworden, so ist sie auf der anderen in ihrer eigenen Entwickelung durch die erreichte Kulturstufe bedingt. Was für den Ausbau eines Produktionsbetriebs die Absatzgröße, das bedeutet dafür bei einer Verkehrsanstalt die Verkehrsdichtigkeit. Sie schafft die Mittel zur Deckung des gesteigerten Kapitalbedarfs.

Der unmittelbare Eigenbetrieb der einzelnen Postanstalten durch die Staatsverwaltungen gewinnt zum Teil erst seit Beginn des 19. Jahrhunderts praktische Bedeutung. Vordem hatte sich in vielen Fällen der Staat damit begnügt, die Oberleitung des Postwesens an sich zu ziehen, die ausübenden Ämter dagegen meist im Wege der Verpachtung an Fuhrwerksunternehmer zu übertragen, welche die Amtsräume, die Arbeitskräfte sowie die Fuhrbetriebsmittel zu stellen hatten und dafür durch Beteiligung an den Einkünften ihre Rechnung fanden. Dieses Verwaltungssystem erklärt sich naturgemäß aus dem damaligen Stande der wirtschaftlichen Entwickelung. In einer Zeit, in der es noch an großen verfügbaren Kapitalien gebrach, in der die modernen Organisationsformen noch nicht gefunden waren, konnte man zu einem einheitlich geregelten Großbetriebe, wie er für das Postwesen erforderlich ist, nur auf dem Wege gelangen, daß man eine Vielzahl selbständiger Kleinbetriebe zu einer äußeren Wirtschaftseinheit zusammenfaßte. Nicht anders war es ja auf dem Gebiete der gewerblichen Produktion, auf dem das Verlagssystem die Vorstufe für die moderne Großindustrie gebildet hat.

Den stärksten Hebel für die Verstaatlichung der Postämter bildete die Entwickelung des Eisenbahnwesens. Dadurch verlor der eigentliche Postbeförderungsdienst seine ehemalige Bedeutung und Ertragsfähigkeit, und die Staatsverwaltung mußte sich allmählich dazu bequemen, auf die Pachtzinsen der Postmeister zu verzichten, ja ihnen ein Entgelt für ihre Arbeits- und Sachleistungen aus dem Staatsschatze zu gewähren. Wo nun die eingetretene Verkehrssteigerung die nötigen Voraussetzungen bot, war der Weg für den Eigenbetrieb gewiesen.

Die planmäßige Ablösung der Postmeistereien durch die Staatspostämter ist nun gleichbedeutend mit dem Übergange zu einer intensiveren Betriebsform.

In Österreich ist dieser Entwickelungszustand erst in den letzten 7 Jahren durch die große Umgestaltung erreicht worden, die im wesentlichen ein Verdienst des im laufenden Jahre an die Spitze des österreichischen Postwesens berufenen Generaldirektors, des Sektionschefs Dr. Friedrich Ritter Wagner von Jauregg, bildet. Diese Umgestaltung aber versteht man unter dem Schlagworte Landpostreform.

Das Wort führt irre. Es verleitet dazu, an die Außenbezirke des Postgebiets zu denken, denen durch Einrichtung neuer Dienststellen und Landbriefträgergänge, durch Vermehrung der wöchentlichen oder täglichen Verbindungen u. dgl. eine erhöhte Teilnahme am Nachrichten- und Güterverkehre gewährt werden soll, so wie es die deutsche Landpostreform der achtziger Jahre bezweckt hat. Eine solche Verbesserung ist allerdings als ein mittelbarer Erfolg der österreichischen Reform auch eingetreten. Die Reform hat die Voraussetzungen dafür geschaffen, dem flachen Lande in dieser Richtung ein erhöhtes Maß von Fürsorge zuwenden zu können. Die unmittelbare Wirkung der Reform aber greift viel tiefer in die Organisation des österreichischen Postwesens ein. Das zeigt sich sofort, wenn man berücksichtigt, daß selbst in der Reichshauptstadt Wien gegen 30 Ämter von der Reform erfaßt worden sind.

Damit hat es folgende Bewandtnis. Der oben dargelegte Verstaatlichungsprozeß war in Österreich aus finanziellen Gründen nicht sehr weit gediehen. Nur die größten und wichtigsten Ämter wurden übernommen. Die übrigen beließ man, und die neu begründeten übergab man nach wie vor an meist durch kündbaren Dienstvertrag bestellte Privatpersonen, bei den größeren Ämtern Postmeister, bei den kleineren Postexpedienten benannt. Diese hatten für die Beschaffung, Einrichtung und Instandhaltung der Amtsräume zu sorgen, den Dienst in eigener Person oder durch geeignete Stellvertreter zu versehen und die weiter erforderlichen Arbeitskräfte anzunehmen. Als Entgelt erhielten sie eine nach dem Ertrage des Amtes bemessene Bestallung und ein ebenso abgestuftes Amtspauschale, ferner die Berechtigung, für jede Briefsendung eine Bestellgebühr von 1 Kreuzer einzuheben, sowie Anteile an den übrigen Bestellgebühren, endlich mitunter besondere Beihilfen verschiedener Natur.

Da die meisten Postmeister und Expedienten den Postdienst nur als Nebenerwerb betrachteten, als Amtsraum ein Zimmer ihrer Wohnung verwenden konnten und ihre häuslichen Arbeitskräfte mit zugreifen ließen, so gaben sie sich mit einer verhältnismäßig niedrigen Entlohnung zufrieden, zumal die Eingänge aus den Bestellgebühren oft namhafte Beträge ausmachten. Die Postverwaltung aber erzielte eine große Ersparnis an Personal- und Betriebsauslagen.

Es gab also bis zur Reform in Österreich zwei Kategorien von Postdienststellen, die man als ärarische und nichtärarische (oder Landpostämter) bezeichnete. Nach außen hin war allerdings die Rechtsstellung der beiden Gruppen grundsätzlich gleich. Das Publikum trat stets in ein unmittelbares Rechtsverhältnis zur Staatsverwaltung, wo immer es seine Sendungen zur Einlieferung brachte. Aber naturgemäß waren die Aufgabe- und Bestelleinrichtungen bei den ärarischen Anstalten viel besser ausgestattet, die Abwickelung des Verkehrs mit den Parteien vollzog sich rascher und bequemer. Von den besonderen Sporteln des Landpostdienstes wurde schon gesprochen. So erklärt es sich, daß die Reform auch in dieser Richtung erhebliche Ver-

besserungen unmittelbar gewährt und noch größere für die weitere Ausgestaltung des Dienstes ermöglicht hat. Den Gegenstand der folgenden Ausführungen aber soll die Umgestaltung der inneren Organisation bilden.

Die Aufgabe, vor der die Staatsverwaltung stand, war außerordentlich verwickelt und schwierig. Zunächst schon der finanzielle Gesichtspunkt. Eine Zuschußwirtschaft kann sich ein Staat mit mittlerem Volkseinkommen und einer starken Kriegsschuldenbelastung auf die Dauer nicht leisten. Deswegen war es ausgeschlossen, die nichtärarischen Ämter einfach zu »ärarisieren«. Zwar dachten Regierung und Parlament schon seit den siebziger Jahren bezüglich der allergrößten Ämter mit über 10000 fl. Brief- und Fahrposteinnahme (also abgesehen vom Postanweisungs- und Postsparkassenverkehre) daran. Aber im Jahre 1890 gab es bereits über 100 Ämter dieser Gattung. Überhaupt bestanden damals 359 ärarische und 4385 nichtärarische Anstalten: die ersten bildeten also nur 7,6 v. H. der Gesamtzahl.

Außer Zweifel stand die Notwendigkeit der Gewährung eines auf die Dauer berechneten Dienstverhältnisses, ferner einer Erhöhung und festen, eine geregelte Beförderung ermöglichenden Gliederung der Bezüge für die größeren Ämter; denn die ursprüngliche Regel der Dienstleistung im Nebenberufe war bei diesen Ämtern infolge der stetigen Verkehrssteigerung, der Einführung und Ausbreitung neuer Dienstzweige, wie des Nachnahme- und Auftragsverfahrens, der Postsparkasse und des Scheckdienstes, des Telegraphen und Fernsprechers, bereits zur Ausnahme geworden. Das zeigt sich am deutlichsten, wenn man die Zahlen der im eigentlichen Betriebsdienste verwandten, staatlich geprüften und für befähigt erklärten Hilfskräfte, der sog. Expeditoren, betrachtet. Während es 1873 3770 Amtsinhaber mit 1549 Expeditoren gab, stiegen diese Zahlen bis zum Beginne der Reform im Jahre 1899 auf 5601 und 7214. Tatsächlich bestand schon eine Reihe von Ämtern mit 2 bis 5 Hilfskräften. Aus dieser Sachlage aber entsprangen zwei neue Aufgaben der Reform: die Übernahme der Hilfskräfte in ein unmittelbares Dienstverhältnis zum Staate und die Neuregelung der Haftungsfrage im Sinne einer Befreiung der Amtsinhaber, die bisher für jeden Unterschleif seitens ihrer Privatbediensteten einzustehen hatten, von der Haftpflicht.

Ganz anders lagen die Verhältnisse bei den der Zahl nach natürlich überwiegenden kleinen und kleinsten Ämtern. Hier hatte sich gegenüber dem Ausgangspunkte der Entwickelung im großen und ganzen wenig geändert. Der Dienst war Nebenerwerb geblieben; nur die Entlohnung schien einer Erhöhung bedürftig. So hätte es nahe gelegen, zwei getrennte Gruppen von Ämtern zu bilden und jede nach ihren verschiedenen Bedürfnissen zu behandeln. Dem aber widersprach der Umstand, daß die Größe des einzelnen Amtes keinen feststehenden Faktor bildet. Sie ist vielmehr je nach dem Wechsel der wirtschaftlichen Verhältnisse des Standorts (Gründung und Auflassung von Fabriken, Besuch als Sommerfrische, Bahnbau u. dgl.) ständigen Schwankungen ausgesetzt, die im großen Durchschnitt eine steigende Richtung erkennen lassen. Darauf war unbedingt Rücksicht zu nehmen.

Eine besondere Aufgabe bot dann noch die Frauenfrage. Schon seit 1869 hatte man dem weiblichen Element unter allmählicher Gleichstellung mit den Männern das Eindringen in das Landpostwesen ermöglicht. Mit Rücksicht auf die mäßigen Bezüge und den auf der Familienzugehörigkeit beruhenden Charakter der dienstlichen Beziehungen im Amte hatten die Frauen bald bedeutende Fortschritte gemacht, wobei hauptsächlich die Verwaltung der kleineren Ämter und die Expeditorendienste in Betracht

kamen. 1873 gab es 240 weibliche Inhaber von Ämtern und 205 weibliche Expeditoren, 1899 betrugen diese Zahlen 1530 und 3636. Von den oben angeführten Gesamtzahlen sind dies 1873 6,4 v. H. und 13,2 v. H., 1899 27,3 v. H. und 50,4 v. H.![1]) Da die Reform mit diesen Zuständen ein Ende machen mußte, galt es hier den richtigen Mittelweg zu finden, um der Aufgabe gerecht zu werden, ohne die brauchbaren Ansätze der bisherigen Entwickelung zu zerstören.

Überhaupt lag vielleicht die größte Schwierigkeit der Reform darin, daß kein unbearbeitetes Rohmaterial vorlag, an dem man sich mit ungebrochener Schaffenskraft hätte versuchen können, sondern daß man zur Verwirklichung des neuen Bauplans die bereits gelegten Fundamente und verwandten Bausteine wieder zu benutzen hatte.

Wie ist nun die Reform aller dieser Schwierigkeiten Herr geworden?

In der Organisationsfrage bot sich ein glücklicher Ausweg in dem Gedanken, die Ämter innerhalb eines einheitlichen Schemas nach dem Geschäftsumfange zu gliedern, aus den Bediensteten, je nachdem sie vollbeschäftigt oder nur im Nebenberufe tätig waren, zwei verschiedene Gruppen zu bilden, deren erste ein der Beamtenstellung entsprechendes Dienstverhältnis bekommen, deren zweite nach wie vor in der vertragsmäßigen Anstellung belassen werden sollte. Die kleineren Ämter konnten für die Bediensteten der zweiten Gruppe bestimmt, die größeren den Berufsbediensteten vorbehalten bleiben. Zu diesem Zwecke erscheinen die Ämter in drei Klassen, jede mit mehreren Abstufungen, geteilt. Die Einteilung richtet sich nach der Gesamtzahl der in einem Jahre aus den Büchern nachweisbaren Arbeitseinheiten (beispielsweise der Stückzahl der Brief- und Fahrpostsendungen, Postanweisungen, Telegramme usw. bei der Auf- und Abgabe). Die Ämter der I. Klasse sind die größten. Alle 5, früher alle 3, Jahre findet eine allgemeine Neuregelung statt, welche die Entwickelung der Zwischenzeit zur Wirkung kommen läßt.

Die Verbesserung der Dienststellung der Postexpedienten — der Name blieb den Inhabern von Ämtern III. Klasse — war vornehmlich wirtschaftlicher Natur und bietet weiter kein Interesse. Für die Postmeister als Inhaber der Ämter I. und II. Klasse und die Hilfsbeamten, die sog. Postoffizianten, wurde ein juristisch eigenartiges Dienstverhältnis geschaffen, wodurch sie Privatbeamte der Postanstalt wurden; Privatbeamte deshalb, weil formell das Privatrecht die Grundlage bildet. Die öffentlich rechtlich bestellten Beamten sind nämlich für den Gesamtbereich der österreichischen Verwaltung in ein System von 11 Rangklassen eingeteilt, das mit einem bestimmten Bezugsschema verquickt ist, welches den Postmeistern nicht gewährt werden konnte. Beamte deshalb, weil ihre Stellung auf der allgemeinen Gehorsams- und Treupflicht mit allen ihren Folgen, insbesondere der persönlichen Dienstleistung, der Versetzung einerseits, auf der unkündbaren Dauer, einer standesgemäßen festen Besoldung und auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung anderseits aufgebaut ist. Die Regelung erfolgte im Verordnungswege; es wurden sog. Normalbestimmungen erlassen, mit denen sich der Neueintretende einverstanden erklären muß, während sich die Verwaltung ihrerseits daran in bezug auf die Wahrung erworbener Rechte bei künftigen Abänderungen für gebunden erachtet.

---

[1]) Vgl. hierüber des näheren die Arbeit des Verfassers über »Die Frauen im österreich. Staatsdienst«, Wien 1902, besprochen im Archiv 1903, S. 409 und 427.

Der Personalkörper der Postmeister und Postoffizianten bildet kein einheitliches Ganzes. Vielmehr bestehen für den Bezirk jeder Post- und Telegraphendirektion drei Status, ein Status der männlichen Offizianten, ein solcher der weiblichen Offizianten und ein Status der Postmeister. Der Status der männlichen Offizianten zerfällt in drei Klassen, deren höhere sich aus der nächst niedrigeren durch Ernennung ergänzen, während jede Klasse in mehrere Stufen zerfällt, die im Wege des zeitlichen Aufrückens (in der dritten Klasse nach 2, dann 4 Jahren) erklommen werden. Bei den Offiziantinnen besteht das reine Aufrücken nach der Zeit; ihr Status zerfällt in elf Dienstklassen, von denen die beiden untersten in 2 und 3, die höheren in 4 Jahren zu erreichen sind. In beiden Gruppen gibt es eine einstweilige Anstellung mit sechswöchiger Kündigungsfrist. Bei dieser einstweiligen Anstellung, die dort ungefähr 5, hier 7 Jahre dauert, ist aber an eine dauernde Dienstverwendung gedacht. Denn die Bewerber werden nach einer sechsmonatigen Beschäftigung und einer Dienstprüfung zunächst vorübergehend für besondere Bedarfsfälle als Postaspiranten einberufen, wofür sie ziemlich gut bemessene Tagegelder erhalten, und erst beim Freiwerden von Offiziantenstellen zu Offizianten ernannt. Der Postmeisterstatus gliedert sich in zwei Klassen, auf deren jede so viel Stellen entfallen, als jeweils Postämter I. oder II. Klasse im Direktionsbezirke vorhanden sind. Jede Klasse zerfällt in mehrere der Reihe nach durch Vorrückung erreichbare Stufen. Die Beförderung zum Postmeister I. oder II. Klasse erfolgt durch Ernennung für ein bestimmtes Amt, welches jeweilig zur Bewerbung ausgeschrieben wird. An dieser Bewerbung können sich die Postoffizianten und Postmeister beteiligen; sie werden dann im allgemeinen nach Maßgabe ihres Dienstalters berücksichtigt. Um nun den Offizianten schon früher Gelegenheit zu geben, sich mit der Amtsleitung vertraut zu machen und sich eine selbständige Stellung zu sichern, genießen sie auch bei den größeren Ämtern der III. Klasse, die sonst mit Privatpersonen besetzt werden sollen, ein Vorzugsrecht. Außerdem werden sie bei vorübergehender Erledigung von Ämtern oder dauernder Verhinderung von Postmeistern von amtswegen als Administratoren mit der Amtsleitung betraut.

In diesem Zusammenhang ist noch zu bemerken, daß in die beiden Offiziantenstatus auch die männlichen und weiblichen untergeordneten Beamtenhilfskräfte der ärarischen Ämter einbezogen sind, die nicht den Charakter von öffentlich-rechtlichen Staatsbeamten besitzen. So zeigt sich hier wiederum, daß die Reform weit über das Gebiet des »Landpostwesens« hinausgreift. Es liegt diese Einbeziehung im Interesse einer größeren Beweglichkeit des Gesamtpersonalkörpers. Die männlichen Offizianten können weiter nach 8 Dienstjahren und einer neuen Prüfung zu wirklichen Staatsbeamten ernannt werden, ohne deren weit höhere Vorbildung — Mittelschule (Gymnasium, Realschule usw.) — nachweisen zu müssen. Dadurch ist eine gewisse Verbindung zwischen den beiden grundsätzlich getrennten Beamtengruppen geschaffen, indem eine längere zufriedenstellende Dienstzeit einer höheren Schulbildung gleichgestellt wird.

Nun zur Frauenfrage. Durch die Trennung der Männer und Frauen im Offiziantenkörper ist die Möglichkeit einer besseren Anpassung der dienstlichen Stellung an die besonderen Bedürfnisse der beiden Geschlechter gegeben.[1]) Dem Charakter des Beamtenverhältnisses wurde in der Weise Rechnung getragen, daß nur ledige und geschiedene oder verwitwete, kinder-

[1]) Über die Zweckmäßigkeit dieser Trennung vgl. die oben angeführte Arbeit. Die Verwaltung hat die Trennung erst seit dem Jahre 1906 durchgeführt.

lose Frauen aufgenommen und im Dienste belassen werden. Ferner wird die Verwendung von Familienangehörigen oder Ehegatten bei einem und demselben Amte ausgeschlossen, wobei indes entsprechende Übergangsbestimmungen gegen etwaige Härten dieser Anordnung Abhilfe gewähren. Schließlich erscheinen die Frauen künftighin von der Bewerbung um die Ämter der I. Klasse ausgeschlossen. Dagegen bleibt unter gewissen Bedingungen den Postmeisterinnen die Fortsetzung ihres Dienstverhältnisses bei Verehelichung gestattet.

Durch die Übernahme der Beamtenhilfskräfte in ein unmittelbares Dienstverhältnis zum Staate wurde die früher geschilderte ausgedehnte Haftpflicht der Postmeister beseitigt. Nur für die Diener wurde an diesem Systeme festgehalten. Die örtlichen und persönlichen Verhältnisse erschienen hier zu verwickelt und verschiedenartig gestaltet, als daß man die immer mehr oder weniger schwerfällige Tätigkeit des Verwaltungsapparats für ihre Beurteilung in sachlicher und wirtschaftlicher Beziehung geeignet erachten mochte. Man überließ daher den Postmeistern die Anwerbung der erforderlichen Arbeitskräfte unter eigener Haftung, entschädigte sie aber unter gleichzeitiger Abschaffung der Bestellgebühren durch entsprechende Pauschalien, die nach einem feingegliederten und elastischen Systeme bemessen werden. Dabei enthob die Verwaltung sich aber nicht der Verpflichtung, durch Vorschriften über die Befähigung und Vereidigung der sog. Postboten das Interesse des Dienstes zu wahren und durch Festsetzung einer Mindestkündigungsfrist von 4 Wochen, ferner einer Kranken- und Altersversicherung auch den Forderungen der Sozialpolitik gerecht zu werden.

Ähnliche Gesichtspunkte waren es, welche dazu führten, die Anmietung und Einrichtung der Amtsräumlichkeiten und die Bestellung eines großen Teiles der Amtsbehelfe den Amtsleitern gegen Pauschvergütung auch weiterhin zu übertragen. Nur bei den Ämtern in den größeren Städten wurden hiervon Ausnahmen gemacht. Diese Regelung erscheint auch der Besonderheit der Dienstverhältnisse angemessen; Ämter von so geringem Geschäftsumfange wie die Mehrzahl der Klassenpostämter kommen in der übrigen Staatsverwaltung nicht vor.

In den vorausgegangenen Zeilen konnten naturgemäß nicht viel mehr als die Grundlinien der Reform gezeichnet werden. Soweit sich daraus der Charakter des Gesamtbildes beurteilen läßt, wird man der österreichischen Verwaltung kaum das Zeugnis verweigern können, daß sie, anknüpfend an die Eigenart der überkommenen Entwickelung, durch Ausmerzung des Veralteten sowie sorgfältige Erhaltung und Weiterbildung des Brauchbaren mit beschränkten Mitteln im inneren Ausbaue des österreichischen Postwesens einen gewaltigen Schritt nach vorwärts getan hat. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß es an einem Vorbilde sowohl bei den anderen Ressorts der eigenen Staatsverwaltung als auch im Bereiche einer auswärtigen Postverwaltung gefehlt hat. Mehr zu erreichen aber war mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Gesamtlage des Landes nicht möglich.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die europäische Donaukommission, deren fünfzigjähriges Jubiläum nach einer Mitteilung des »Export« am 10. und 11. Mai in Galatz unter Teilnahme des rumänischen Kronprinzenpaars und der Minister gefeiert worden ist, besteht auf Grund des Pariser Friedensvertrags, der den Krimkrieg beendet hat. Sie wurde eingesetzt, um zunächst darüber zu wachen, daß der Schiffsverkehr auf der unteren Donau nicht durch willkürliche Abgaben und zwecklose Maßregeln der Gesundheitspolizei behindert werde. Weiter aber wurde der Kommission die Aufgabe gestellt, alle die natürlichen Hindernisse zu beseitigen, die bis dahin die Schiffahrt auf der unteren Donau ganz erheblich gehemmt hatten. Alle Mündungsarme der Donau waren versandet und verschlammt, vor der Sulinamündung im Schwarzen Meere selbst hatte sich eine lange und breite Sandbank vorgelagert, und zahlreiche Krümmungen, die der Stromlauf aufwies, verlängerten nicht nur den Weg bis zum Meere, sondern fügten zu den übrigen Schiffahrtshindernissen noch neue hinzu. Die Riesenarbeit, die hier zu leisten war, ist von der Kommission im Laufe eines halben Jahrhunderts zum größten Teile bewältigt worden, aber immer wieder erwachsen der Kommission innerhalb der Grenzen ihres Wirkungskreises neue Aufgaben.

Als im Jahre 1858 mit den Arbeiten begonnen wurde, wies der wichtigste der drei Mündungsarme der Donau (Chilia-, Sulina- und Georgearm), der Sulinaarm, nur eine Tiefe von 2,74 m auf und konnte nur mit Schiffen von 260 Registertonnen Höchstgehalt befahren werden. Heute ist seine Tiefe auf 7,31 m gebracht, und es können ihn Schiffe bis zu 3519 Registertonnen befahren. Während noch 1893 300 Schiffe vor Sulina im Schwarzen Meere ankern mußten, weil sie nicht in den Flußarm hineinfahren konnten, befinden sich jetzt nur einige wenige, sehr große Schiffe — etwa 5 bis 7 im Jahre — in dieser Lage. Die erreichte Tiefe läßt schon das Einfahren eines mittleren Kriegsschiffs zu. Mit der Vertiefung des Strombetts und der dadurch geschaffenen Verkehrserleichterung ging ein außerordentlich starkes Wachstum der Warenbeförderung Hand in Hand. Noch im Jahre 1867 wurden auf dem Sulinaarm erst 6 693 000 hl Getreide dem Welthandel zugeführt; im Jahre 1902 aber war diese Ausfuhr auf 51 017 555 hl gestiegen, und 1905 hat sie die Ziffer von rund 60 Millionen Hektoliter erreicht. Infolge dieser gewaltigen Entwickelung des Ausfuhrverkehrs auf der unteren Donau gelangten die beiden rumänischen Donauhäfen Galatz und Braila zu hoher Blüte.

In Erfüllung der ihr gestellten Aufgaben sorgte die europäische Donaukommission auch dafür, daß die zahlreichen Krümmungen des Sulinaarms zum Teil beseitigt wurden und der Stromlauf eine möglichst gerade Linie erhielt, wodurch der Weg zum Meere um etwas über 30 km verkürzt wurde. Auch dem Schutze und der Befestigung der Uferböschungen wandte die Kommission ihre Tätigkeit zu; die Arbeiten dieser Art sind teilweise auch heute noch nicht beendet.

Für alle ihre Arbeiten verausgabte die Kommission bis zum 31. Dezember 1901 die Summe von 72 633 882 Frcs., die durch eine von den Schiffen zu entrichtende, nicht drückende Abgabe gedeckt worden ist.

Die Kommission besitzt die Rechte einer internationalen, unabhängigen und neutralen juristischen Person und führt eine eigene Flagge mit den Farben Rot-weiß-blau-weiß-rot und den Buchstaben C. E. D.; sie ist aus Vertretern Deutschlands, Österreich-Ungarns, Frankreichs, Italiens, Englands, Rußlands, der Türkei und Rumäniens zusammengesetzt. Ihr Auftrag und ihre Vollmacht, die ursprünglich nur auf zwei Jahre galten, sind dann von zehn zu zehn Jahren immer aufs neue verlängert worden.

Die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft hat, wie die »Deutsche Kolonialzeitung« dem Geschäftsberichte der Diskontogesellschaft für das Jahr 1905 entnimmt, im Jahre 1905, ihrem ersten vollen Betriebsjahre, bei durchaus befriedigender Verkehrsentwickelung abermals einen namhaften Zuwachs sowohl in der Personen- als in der Güterbeförderung erreicht. Insbesondere weist die Güterbeförderung mit rund 300 000 t, gegen 150 000 t im Vorjahr, eine Steigerung von 100 v. H. auf, die zum großen Teil auf die vermehrte Benutzung der Bahn zum Transport von Ackerbauerzeugnissen der Provinz entfällt.

Die Schantung-Bergbau-Gesellschaft, deren Förderung aus dem Fangtse-Schacht sich im Vorjahr auf rund 84 000 t belaufen hatte, hat im Jahre 1905 eine Gesamtförderung von rund 132 000 t erzielt. Die Abteufungsarbeiten des zweiten Förderschachts im Fangtse-Revier und der neuen Förderanlage im Poschantale sind fortgesetzt worden; außerdem ist die Abteufung eines dritten Schachtes in der Nähe des Fangtse-Schachts begonnen worden, der hauptsächlich der besseren Wetterversorgung der Grube dienen soll.

Die Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1904. Nach einer im »Archiv für Eisenbahnwesen« veröffentlichten Übersicht waren am Ende des Jahres 1904 auf der ganzen Erde 886 313 km Eisenbahnen vorhanden. Die Bautätigkeit war im Jahre 1904 lebhafter als in den Vorjahren. Der Zuwachs betrug 26 958 km gegenüber 21 139 im Jahre 1903 und 21 461 im Jahre 1902. Wie fast in jedem Jahre wurden die meisten Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika neu erbaut; die Erweiterung des Netzes betrug 9 538 km. Einen besonders starken Zuwachs zeigten auch die Eisenbahnen in Mexiko, Brasilien und Argentinien mit 2769, 1671 und 2594 km. Das europäische Bahnnetz hat sich um rund 5000 km vergrößert.

Von allen fünf Erdteilen hat Amerika die meisten Eisenbahnen, nämlich 450 474 km. Dann folgt Europa mit 305 407 km, sodann Asien mit 77 206 km, Australien mit 27 052 km und Afrika mit 26 074 km.

In der Reihenfolge der wichtigeren Staaten hat nach den Vereinigten Staaten mit 344 172 km das Deutsche Reich mit 55 564 km die beträchtlichste Eisenbahnlänge. Hierauf folgt das europäische Rußland einschließlich Finnland mit 54 708 km, Frankreich mit 45 773 km, Britisch-Ostindien mit 44 352 km, Österreich-Ungarn mit 39 168 km, Großbritannien und Irland mit 36 297 km und Kanada mit 31 554 km. Die übrigen Staaten bleiben alle unter 20 000 km. Auffallend gering ist der Fortschritt des Eisenbahnbaues in Großbritannien. Dort sind im Jahre 1904 nur 149 km Eisenbahnen hinzugekommen, während in derselben Zeit im Königreiche Preußen, das an Flächenausdehnung dem britischen Inselreiche nahezu gleichkommt, 656 km Bahnen neu gebaut worden sind. Offenbar ist Großbritannien mit

Vollbahnen bereits so reichlich ausgestattet, daß nur noch die offenen Maschen des Bahnnetzes mit Kleinbahnen auszufüllen sind, die für die vorliegenden Zusammenstellungen nicht in Betracht kommen.

Nach dem Verhältnisse des Eisenbahnnetzes zum Flächeninhalte der Länder nimmt das Königreich Belgien mit 23,9 km Eisenbahnlänge auf 100 qkm Fläche die erste Stelle ein. Sodann folgt Sachsen mit 19,8, Baden mit 13,9, Elsaß-Lothringen mit 13,6, Großbritannien mit 11,7, Württemberg mit 10,3, Bayern mit 9,8 und Preußen mit 9,6 km auf 100 qkm. In den Vereinigten Staaten stellt sich das Verhältnis auf nur 4,4 km zu 100 qkm; unter den außereuropäischen Ländern stehen sie indes noch am günstigsten da. Die geringste Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes finden wir unter den europäischen Staaten in Norwegen mit 0,8 und in Rußland mit 0,9 km.

Die Anlagekosten aller Eisenbahnen der Erde berechnen sich nach einer Schätzung auf rund 178 Milliarden Mark, wovon auf Europa 90 Milliarden und auf die übrigen Erdteile 88 Milliarden entfallen.

LITERATUR.

Hilfs-Unterrichtsbriefe — in Frage und Antwort — zur Vorbereitung auf die Postassistenten-Prüfung. Herausgegeben vom Postsekretär E. Roßig in Freiberg (Sachsen). Im Selbstverlage des Verfassers. Preis für den einzelnen Brief 75 Pf., im ganzen 10 Mark. Probebrief 50 Pf.

Die vorliegenden Unterrichtsbriefe in Form von Fragen und Antworten aus dem für die Postassistenten-Prüfung in Betracht kommenden Gebiete sind kein Lehrbuch, aus dem der Kandidat sich das für die Prüfung erforderliche Wissen erst aneignen soll, sondern setzen praktische und theoretische Kenntnisse, die während der Dienstzeit erworben worden sind, bereits voraus; sie sollen also lediglich Wiederholungszwecken dienen. Ob sie, wie in der Ankündigung hervorgehoben wird, auch für die Militäranwärter zur Anfertigung ihrer schriftlichen Prüfungsarbeiten wertvoll sind, und ob sie sich für Dienstanfänger als leicht orientierendes und übersichtliches Nachschlagewerk zur Beantwortung der vielen bei Ausübung des praktischen Dienstes auftretenden Fragen besonders empfehlen, mag dahingestellt bleiben. Immerhin scheinen sie, wenn die noch ausstehenden Briefe über den technischen Telegraphendienst, die Geographie und das Kassen- und Rechnungswesen das halten, was die bereits erschienenen versprechen, ein brauchbares Hilfsmittel zur Vorbereitung auf die Postassistenten-Prüfung zu werden.

Elektrische Telegraphie. Von Georg Schmidt. 7. Auflage. Mit 484 Abbildungen, geb. 6 Mark. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Das vorliegende Buch ist eine vollständige Neubearbeitung des zuerst 1855 von dem damaligen Direktor der Kgl. Sächsischen Staatstelegraphen Ludwig Galle herausgegebenen und in 6. Auflage 1883 von dem früheren Telegrapheningenieur im Reichs-Postamte Prof. Dr. K. Ed. Zetzsche be-

arbeiteten »Katechismus der elektrischen Telegraphie«. Dieser Katechismus ist den älteren Telegraphenbeamten wohl bekannt und hat ihnen seiner Zeit, als die Literatur auf dem Gebiete der Telegraphie noch schwach vertreten war, gute Dienste geleistet. Seit 1883 hat aber die elektrische Telegraphie eine so tiefgreifende Wandlung durchgemacht, daß es kaum noch einen damals gebräuchlichen Apparat gibt, der nicht eine Umgestaltung oder eine Änderung in wichtigen Teilen erfahren hätte. Zahlreiche neue Apparate sind inzwischen hinzugetreten und das Fernsprechwesen hat sich in den letzten beiden Jahrzehnten überhaupt erst entwickelt. Es ist deshalb selbstverständlich, daß die »Elektrische Telegraphie« Schmidts von dem Katechismus Zetzsches inhaltlich grundverschieden ist. Auch die Behandlung des Stoffes in Fragen und Antworten hat Schmidt aufgegeben und dafür die den meisten Lesern mehr zusagende Form der Darstellung in kleinen Abhandlungen gewählt.

Nach einer kurzgefaßten Einführung in das Wesen der Elektrizität und des Magnetismus behandelt Verfasser die Stromquellen, die Herstellung oberirdischer, unterirdischer und Unterseelinien sowie die gebräuchlichen oder sonst wichtigen Telegraphenapparate mit Einschluß der Eisenbahntelegraphen. Außerdem werden besprochen die Signaleinrichtungen der Eisenbahnen, Feuermeldeeinrichtungen, Distanzmesser, Wasserstands- und andere Fernmelder sowie elektrisch betriebene Uhren und Chronographen. Dem Fernsprecher hätte, entsprechend seiner großen Bedeutung für den elektrischen Nachrichtenverkehr, ein erheblich größerer Raum gewidmet werden sollen. Im übrigen ist die Darstellung bei aller Kürze klar und leichtverständlich. Wir können die Anschaffung des mit recht guten Abbildungen ausgestatteten Buches jedermann empfehlen, der, ohne Spezialstudien zu machen, sich eine allgemeine Kenntnis aller in das Gebiet der elektrischen Telegraphie fallenden und der mit ihr verwandten Einrichtungen verschaffen will.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

᾿ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 14. BERLIN, JULI. **1906.**

Verhandlungen und Beschlüsse des Postkongresses in Rom.

Nachdem die Verhandlungen des Postkongresses in Rom nach beinahe siebenwöchiger Dauer am 23. Mai zu Ende geführt worden waren, hat am 26. Mai die Unterzeichnung der neuen Vertragsdokumente des Weltpostvereins stattgefunden, nämlich des Weltpostvertrags und der Nebenabkommen nebst den Vollzugsordnungen sowie der Schlußprotokolle zum Hauptvertrag und zu den Übereinkommen, betreffend den Wertbrief- und Wertkästchendienst, den Postanweisungsdienst und den Postpaketdienst.

Die Form der Verträge ist dieselbe geblieben wie bisher. Auf Veranlassung Deutschlands haben indes sämtliche Artikel der Verträge und Vollzugsordnungen der besseren Übersichtlichkeit wegen eine Überschrift erhalten. Von der Schweiz war vorgeschlagen worden, alle Verträge und Vollzugsordnungen zu einem Vertrage mit einer Vollzugsordnung zu vereinigen. Der Vorschlag bezweckte nicht, wie es auf dem Postkongreß in Wien (1891) von Österreich angeregt worden war, einen die grundlegenden Bestimmungen enthaltenden unveränderlichen Fundamentalvertrag zu schaffen, nach Art des Petersburger Internationalen Telegraphenvertrags vom Jahre 1875; es sollten vielmehr die jetzt in einer großen Zahl von Verträgen und Vollzugsordnungen enthaltenen Vereinsbestimmungen zu einem Gesamtvertrage mit einer Vollzugsordnung zusammengefaßt werden. Ein solcher Gesamtvertrag und eine zusammenfassende Vollzugsordnung hätten die jetzt in jedem Vertrag und in jeder Vollzugsordnung wiederkehrenden allgemeinen Bestimmungen, z. B. die Bestimmungen über den Beitritt neuer Länder, die Aufrechterhaltung der inneren Gesetzgebung, das Abstimmungsverfahren über Vorschläge in der Zwischenzeit zwischen zwei Kongressen, den Zeitpunkt des Inkrafttretens usw., nur einmal enthalten, und die Gesamtzahl der Artikel hätte sich dadurch und durch einige sonstige Änderungen und Zusammenziehungen, z. B. das Zusammenfassen der Bestimmungen über die Zurückforderung und Adresseänderung aller Arten von Sendungen, um etwa

50 vermindern lassen. Doch wurden in der von der 1. Kommission[1]) mit der Behandlung der Frage beauftragten Unterkommission eine Reihe von Bedenken gegen den schweizerischen Vorschlag geltend gemacht; insbesondere wurde darauf hingewiesen, daß es mißlich sei, den an gar keinem oder nur an einzelnen Nebenabkommen teilnehmenden Ländern die Unterzeichnung eines alle Dienstzweige umfassenden Vertrags zuzumuten. Der von der Unterkommission gefaßte Beschluß, die Angelegenheit einer aus Vertretern der Schweiz und einiger anderen Länder zusammenzusetzenden, vor dem nächsten Postkongreß einzuberufenden besonderen Konferenz zur weiteren Prüfung zu überweisen, wurde fallen gelassen, nachdem der schweizerische Vertreter erklärt hatte, daß sich die Schweiz nach dem Ergebnisse der Erörterungen in der Unterkommission von einer Behandlung der Frage durch eine Postkonferenz keinen Erfolg verspreche, und daß daher schweizerischerseits auf die weitere Verfolgung der Angelegenheit kein Wert gelegt werde.

Von den dem Weltpostvereine noch nicht angehörenden Ländern war China jetzt zum zweiten Male und Abessinien (Äthiopien) zum ersten Male auf einem Weltpostkongreß vertreten. Das Postwesen Chinas hat seit dem Postkongreß in Washington, wie der Vertreter Chinas in einer der Plenarsitzungen ausführte, einen lebhaften Aufschwung genommen. Während China im Jahre 1897 Postanstalten nur in den Vertragshäfen und einigen benachbarten Orten besaß, hat es heute bereits 437 Postämter und 1189 Postagenturen aufzuweisen. Die Zahl der durch die chinesische Post beförderten Sendungen, die 1901 $10^1/_2$ Millionen betrug, ist inzwischen auf 76 Millionen Sendungen angewachsen, ungerechnet 9 Millionen durch Dampfer für Rechnung der Privatposten beförderte Briefe. Was den Postverkehr Chinas mit dem Ausland angeht, so hat China Postverträge abgeschlossen: 1900 mit Frankreich, 1903 mit Japan, 1904 mit Britisch-Indien und Hongkong, 1905 mit Deutschland und Natal; mit Frankreich besteht seit 1904 außerdem ein Postpaket-Abkommen. Nach diesen Postverträgen werden in China Briefe und Postkarten aus anderen Ländern, die nach dem Tarife des Weltpostvereins frankiert sind, allgemein ohne Nachtaxe an die Empfänger ausgehändigt. Dagegen erhebt die chinesische Postverwaltung für sonstige Briefsendungen aus dem Ausland, außer wenn sie nach Orten gerichtet sind, die mit der Eisenbahn oder mit Dampfschiffen erreicht werden können, für die Beförderung auf chinesischem Gebiet ein Zuschlagporto in Höhe des Inlandsportos für gleichartige Sendungen, um damit einen Teil der hohen Kosten zu decken, die ihr durch die Unterhaltung von Fußbotenverbindungen in einer Länge von 60 000 km erwachsen. Eben diese schwierigen Verkehrsverhältnisse zusammen mit der Tatsache, daß die Kaiserlich Chinesische Post die Beseitigung der von alters her bestehenden Kurier- und Privatpostanlagen noch nicht durchzuführen vermocht hat, sind der Grund, weshalb sich China dem Weltpostvereine noch nicht hat anschließen können; doch sprach der Vertreter Chinas die Hoffnung aus, daß das Chinesische Reich seinen Beitritt zum Vereine spätestens auf dem nächsten Postkongresse zu verwirklichen in der Lage sein

[1]) Es sei hier wiederholt, daß der Kongreß drei Kommissionen bestellt hatte, von denen die erste (Vorsitz England) den Hauptvertrag, die zweite (Vorsitz Frankreich) die Übereinkommen, betreffend den Wertbrief- und Wertkästchendienst, den Postpaketdienst und die Ausweisbücher, die dritte (Vorsitz Deutschland) die Übereinkommen, betreffend den Postanweisungsdienst, den Postauftragsdienst und den Postzeitungsdienst zu beraten hatte.

werde. Dem Wunsche Chinas, ihm das Protokoll zur etwaigen nachträglichen Unterzeichnung des Weltpostvertrags offen zu halten, hat der Kongreß gern Folge gegeben. Darüber hinaus ist beschlossen worden, daß die der persischen Postverwaltung wegen ihrer schwierigen Verkehrsverhältnisse durch das Schlußprotokoll zugestandene Befugnis, für die aus dem Ausland eingehenden Drucksachen von den Empfängern eine Zuschlagtaxe von 5 Cts. für jede Sendung zu erheben, auch für China, falls dieses dem Vereine beitrete, gelten solle. Abessinien hat seinen Anschluß an den Weltpostverein ebenfalls noch nicht zu verwirklichen vermocht. Doch hat der Kongreß auch diesem Lande auf seinen Antrag für unbestimmte Zeit das Protokoll zur nachträglichen Unterzeichnung des Weltpostvertrags offen gehalten.

Der in der Eröffnungssitzung des Kongresses von verschiedenen Seiten ausgesprochene Wunsch, daß sich an den in den Nebenabkommen behandelten Dienstzweigen mehr Länder als bisher beteiligen möchten, ist zum Teil schon erfüllt worden. So haben Bolivien, Columbien, Griechenland und Guatemala ihren Beitritt zum Wertbrief-Übereinkommen, Columbien, Französisch-Indochina und die übrigen französischen Kolonien ihren Beitritt zum Postanweisungs-Übereinkommen, Dänemark, Griechenland und Kreta ihren Beitritt zum Postauftrags-Übereinkommen, die Argentinische Republik, die dänischen Kolonien und Montenegro ihren Beitritt zum Zeitungs-Übereinkommen erklärt. Der Postpaket-Übereinkunft sind Bolivien und Kreta beigetreten; Spanien wird in naher Zeit einen Postpaketverkehr nach den Balearen und den Canarischen Inseln einrichten; für den Anschluß des Asiatischen Rußlands an den Vereins-Postpaketdienst sind durch den Beschluß des Kongresses, daß das Asiatische Rußland in bezug auf die Erhebung der Taxen und Transitgebühren für Postpakete als ein besonderes Gebiet angesehen werden soll, die Wege geebnet worden. Besonders wichtig ist ferner, daß England mit dem Gedanken umgeht, sich dem Vereins-Postanweisungsdienst anzuschließen, ferner, daß sich England vielleicht in nicht ferner Zeit an dem Austausche von Kästchen mit Wertangabe beteiligen wird. Seine Teilnahme am Vereins-Postpaketdienste vermochte England zunächst noch nicht in Aussicht zu stellen. Immerhin ist die Möglichkeit eines Beitritts Englands zur Postpaket-Übereinkunft näher gerückt als bisher, nachdem die in Washington nur Britisch-Indien zugestandene Befugnis zur Annahme eines nach mehreren Gewichtsstufen abgestuften Postpakettarifs auf alle der Übereinkunft nachträglich beitretenden Länder ausgedehnt worden ist.

Die Verhandlungen des Kongresses waren gleich denen aller früheren Postkongresse von dem Geiste freundlichen Entgegenkommens getragen. Wenn sich, was bei einer den ganzen Erdball umfassenden Vereinigung nicht wundernehmen kann, in manchen Fragen abweichende Interessen und Meinungen gegenüberstanden, so hat sich schließlich doch immer ein Weg gefunden, um den verschiedenen Anschauungen soviel als möglich Rechnung zu tragen. Manche Anregung, mancher Vorschlag ist »dans l'esprit de conciliation« zurückgezogen worden; mancher andere Vorschlag hat eine Mehrheit gefunden, weil »dans l'esprit de conciliation« Bedenken, die gegen ihn hätten geltend gemacht werden können, fallen gelassen wurden. Ebenderselbe Geist einmütigen, freundschaftlichen Zusammenarbeitens hat dem Kongresse die Verwirklichung einer Reihe von Verkehrserleichterungen und Betriebsvereinfachungen ermöglicht, die, alles in allem genommen, eine glückliche Weiterentwickelung des im Weltpostvereine verkörperten Kultur-

werkes gewährleisten. Im einzelnen sei über die Verhandlungen des Kongresses und die von ihm gefaßten Beschlüsse folgendes mitgeteilt.

A. Hauptvertrag.

Die dem Kongresse zur Frage der Briefposttransitentschädigungen gemachten Vorschläge zielten sämtlich auf die Wiedereinführung der durch den Postkongreß in Washington beseitigten Transitstatistiken ab; zur Begründung dieses Verlangens wurde einerseits auf die seit der letzten Statistik, der des Jahres 1896, eingetretene erhebliche und fortdauernde Verkehrssteigerung, anderseits auf die in der Zwischenzeit entstandenen wichtigen neuen Verkehrswege hingewiesen. In ihren Einzelheiten wichen die Transitvorschläge erheblich voneinander ab. Rußland wollte unter Beibehaltung der jetzigen Transitsätze lediglich die Bestimmungen des Wiener Weltpostvertrags über die Vornahme der Transitstatistiken wiederhergestellt sehen. Damit wären alle die Umständlichkeiten und Schwierigkeiten, die mit den früheren Transitermittlungen für den Postbetrieb wie für den Verwaltungsdienst verbunden waren, bei dem gesteigerten Verkehr in verstärktem Maße wiedergekehrt. Dieser Weg war also nicht gangbar; der Vorschlag wurde denn auch von der mit der Behandlung der Transitfrage betrauten Unterkommission mit großer Mehrheit abgelehnt. Dasselbe Schicksal widerfuhr einem von der Schweiz eingebrachten Transitvorschlage. Nach diesem sollte der offene Transit (Einzeltransit) unentgeltlich bewirkt und beim geschlossenen Transit (Transit in geschlossenen Posten) die Unterscheidung zwischen Briefen und Postkarten einerseits und sonstigen Briefsendungen anderseits fallen gelassen werden, derart, daß für Beförderungen zu Lande ein einheitlicher Satz von 10 Cts. für das Kilogramm und für Beförderungen zur See unter Beibehaltung der bisherigen Entfernungsstufen Sätze von 10, 30 und 60 Cts. für das Kilogramm erhoben würden. Die Berechnung der Transitentschädigungen sollte nach dem Gesamtgewichte der Durchgangs-Briefposten auf Grund einer in einem der nächsten Jahre vorzunehmenden 28tägigen Transitstatistik erfolgen. Die Verwirklichung dieses Vorschlags würde die Transitfrage, wie auch in den Verhandlungen der Unterkommission anerkannt wurde, dem Endziel einer möglichsten Beseitigung aller Transitzahlungen einen wesentlichen Schritt näher gebracht haben. Doch erschienen der Mehrheit der Unterkommission die von der Schweiz vorgeschlagenen Ermäßigungen als zu weitgehend, und es wurde daher beschlossen, den Verhandlungen einen dritten, von England ausgegangenen Transitvorschlag zugrunde zu legen. Dieser Vorschlag hatte in der Fassung, die er auf Grund der Vorverhandlungen mit verschiedenen Verwaltungen erhalten hatte, kurz folgenden Inhalt. Alle drei Jahre sollte eine Transitstatistik stattfinden, und zwar sollte beim offenen Transit die Stückzahl der Sendungen und beim geschlossenen Transit das Rohgewicht der Briefbeutel oder Briefpakete ermittelt werden. Die Unterscheidung zwischen Briefen und Postkarten einerseits und sonstigen Briefsendungen anderseits sollte bestehen bleiben. Die Gebühren sollten beim offenen Transit 10 Cts. für jeden Brief und 5 Cts. für jede Postkarte oder sonstige Briefsendung betragen. Für den geschlossenen Transit wurde die Beibehaltung der zur Zeit auf Grund des Washingtoner Vertrags geltenden Gebührensätze vorgeschlagen, doch sollte der bei Landbeförderungen und bei Seebeförderungen bis 300 Seemeilen anzuwendende Satz von 21¼ Cts. für jedes Kilogramm anderer Sendungen auf 20 Cts. herabgesetzt werden, ferner sollten die Gebühren für den geschlossenen Landtransit bei Entfernungen von mehr als 3000 km eine Er-

höhung auf das Doppelte bis Vierfache der bisherigen Landtransitsätze erfahren. Um dem Umstande Rechnung zu tragen, daß bei Ermittlung des Rohgewichts der Briefposten und Briefpakete das Verpackungsmaterial sowie die nicht transitzahlungspflichtigen Briefsendungen (portofreie Sendungen, Postanweisungen, Antwortteile der Postkarten mit Antwort usw.) mitgewogen werden, schlug England vor, daß die auf Grund der statistischen Ermittlungen berechneten Gesamtsummen der Transitzahlungen für jede Abrechnung in Bausch und Bogen um 10 v. H. gekürzt werden sollten. Verschiedene deutsche Gegenvorschläge zu dem englischen Transitvorschlage zielten auf eine Vereinfachung sowohl der statistischen Ermittlungen wie des Abrechnungsverfahrens ab.

Der Gedanke, die Transitstatistik alle drei Jahre oder, wie England im Laufe der Verhandlungen gewünscht hatte, alle fünf Jahre vornehmen zu lassen, fand ebensowenig Annahme wie der deutsche Gegenvorschlag, in der Zeit zwischen zwei Kongressen nicht mehr als eine Transitstatistik zu veranstalten. Man einigte sich schließlich auf sechs Jahre; doch wurde der russischen Postverwaltung das Recht zugestanden, eine Statistik der auf der Sibirischen Eisenbahn beförderten Briefsendungen alle drei Jahre vorzunehmen; dasselbe Zugeständnis wurde weiterhin Japan in bezug auf die japanische Eisenbahn in der Mandschurei gemacht.

Die von England vorgeschlagene Abstufung der Sätze für den geschlossenen Landtransit nach der Entfernung, derart, daß für Entfernungen von mehr als 3000 bis 6000 km der doppelte, von mehr als 6000 bis 9000 km der dreifache und von mehr als 9000 km der vierfache Betrag der gewöhnlichen Landtransitsätze zu berechnen sei, wurde in der Unterkommission von verschiedenen Seiten als ein Rückschritt gegenüber den bisherigen, von der Entfernung unabhängigen Landtransitsätzen bekämpft, wurde aber schließlich doch angenommen. Im Zusammenhange mit diesem Beschlusse, der den Verwaltungen, die Landbeförderungen auf weite Entfernungen auszuführen haben, höhere Transitvergütungen als bisher sichert, wurde weiter vereinbart, daß als »außergewöhnliche Verbindungen«, für die erhöhte Transitgebühren beansprucht werden können, nur noch die Indische Überlandpost und die Postbeförderung zwischen Colon und Panama angesehen werden sollen. Die Postbeförderung vom Atlantischen zum Stillen Ozean durch die Vereinigten Staaten von Amerika rechnet danach nicht mehr zu den außergewöhnlichen Verbindungen; auch hat sich der Kongreß trotz lebhaften Drängens Rußlands nicht zu entschließen vermocht, die Postbeförderung mit der Sibirischen Bahn als außergewöhnliche Verbindung zu erklären. Doch hat Rußland, abgesehen davon, daß ihm für die Sibirische Bahn, wie schon erwähnt, eine häufigere Wiederholung der Transitstatistik zugestanden worden ist, das Recht erhalten, auf dieser Bahn den Einzeltransit von Briefsendungen auszuschließen. Die japanische Eisenbahn in der Mandschurei ist der Sibirischen Bahn auch in dieser Beziehung gleichgestellt worden.

Was die Höhe der Transitsätze betrifft, so wurden die von England für den offenen Transit vorgeschlagenen Gebühren schon in der Unterkommission auf 6 Cts. für jeden Brief und 2½ Cts. für jede Postkarte oder sonstige Briefsendung herabgesetzt und in dieser Höhe auch endgültig beibehalten. Dagegen fand die von mehreren Seiten angeregte Ermäßigung der Sätze für den geschlossenen Transit in der Unterkommission keine Mehrheit. In der Kommission wurden alsdann folgende, vom Plenum des Kongresses unter Ablehnung weiterer Gebührenherabsetzungen gebilligte ermäßigte Gebühren für den geschlossenen Transit angenommen:

1. für den Landtransit:

a) 1 Frc. 50 Cts. für das Kilogramm Briefe und Postkarten und 20 Cts. für das Kilogramm anderer Gegenstände, wenn die Entfernung 3000 km nicht übersteigt;
b) 3 Frcs. und 40 Cts. für das Kilogramm, wenn die Entfernung mehr als 3000 bis 6000 km beträgt;
c) 4 Frcs. 50 Cts. und 60 Cts. für das Kilogramm, wenn die Entfernung mehr als 6000 bis 9000 km ausmacht, und
d) 6 Frcs. und 80 Cts. für das Kilogramm, wenn die Entfernung über 9000 km hinausgeht;

2. für den Seetransit:

a) 1 Frc. 50 Cts. und 20 Cts. für das Kilogramm, wenn die Entfernung 300 Seemeilen nicht übersteigt;
b) 4 Frcs. und 50 Cts. für das Kilogramm, wenn die Entfernung zwischen 300 und 1500 Seemeilen beträgt oder wenn es sich um den Verkehr zwischen europäischen Ländern, zwischen Europa und den außereuropäischen Häfen am Mittelmeer und Schwarzen Meere sowie zwischen Europa und Nordamerika handelt;
c) 8 Frcs. und 1 Frc. für das Kilogramm, wenn sonstige Seebeförderungen in Frage kommen.

Die frühere Bestimmung, daß die bisher etwa zugestandenen günstigeren Transitbedingungen auch ferner zu gewähren sind, ist aufrechterhalten worden; doch ist die neue Bestimmung hinzugetreten, daß die Verwaltungen, die Landbeförderungen von mehr als 3000 km ausführen, in jedem Falle auf die in dem neuen Weltpostvertrage vorgesehenen erhöhten Transitvergütungen Anspruch haben. Diese Bestimmung ist namentlich für die canadische Postverwaltung wichtig, da für die beinahe 6000 km ausmachende Beförderung vom Atlantischen zum Stillen Ozean durch canadisches Gebiet bisher die gewöhnlichen Landtransitsätze zahlbar gewesen sind. Die offene Versendung von Briefsendungen im Durchgange durch ein anderes Land ist künftig nicht mehr zulässig, wenn die Zwischenverwaltung aus Rücksicht auf ihren Postbetrieb die Fertigung geschlossener Posten verlangt. Der Vorschlag, die Fertigung geschlossener Posten vom Vorliegen einer bestimmten Durchschnittszahl von Sendungen abhängig zu machen, wurde als zu schwer durchführbar abgelehnt.

Die erste neue Transitstatistik wird vom 1. bis 28. November 1907 stattfinden und sich auf die Jahre 1908 bis 1913 beziehen; die folgende Statistik wird vom 1. bis 28. Mai 1913 veranstaltet werden und für die Jahre 1914 bis 1919 gelten und so fort. Bis Ende 1907 erfolgen die Transitzahlungen noch auf Grund der Statistik des Jahres 1896. Besondere Statistiken können, wie bisher, beim Eintritt neuer Länder in den Verein sowie bei wesentlichen Änderungen in der Bewegung der Korrespondenzen verlangt werden; diese Bestimmung ist jedoch dahin ergänzt worden, daß besondere Statistiken nur stattfinden sollen, wenn sich die Änderungen im ganzen auf einen Zeitraum von wenigstens zwölf Monaten erstrecken. Das Verfahren bei der Statistik ist, meist unter Annahme der deutschen Gegenvorschläge, wie folgt geregelt worden. In der Ermittlungszeit werden die im geschlossenen Transit durch andere Länder zu befördernden Sendungen in Beutel oder Pakete mit der Bezeichnung »L. C.« oder »A. O.« verpackt, je nachdem es sich um Briefe oder Postkarten (Lettres, Cartes) oder um andere Sendungen (Autres Objets) handelt. Das Gewicht jedes Kartenschlusses (ausschließlich des Gewichts der darin etwa enthaltenen leeren Beutel) wird von der Abgangs-Postanstalt in der Briefkarte vermerkt und

von der Bestimmungs-Postanstalt nachgeprüft; Gewichtsabweichungen von mehr als 50 g sind zurückzumelden. Bei den im offenen Transit an eine andere Verwaltung überlieferten Briefsendungen wird die Stückzahl, getrennt nach Briefen, Postkarten und anderen Sendungen, in der Briefkarte angegeben. Die Bestimmungs-Postanstalt hat die Angabe zu prüfen und nötigenfalls unter Erlaß einer Rückmeldung richtigzustellen. Auf Grund der Aufzeichnungen in den Briefkarten werden Zusammenstellungen über das Gewicht der im geschlossenen und die Stückzahl der im offenen Transit beförderten Briefsendungen gefertigt. Nach dem mit 13 (oder, wenn diese Zahl dem Umfange des Kartenschlußwechsels nicht entspricht, mit einer im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzten anderen Zahl) vervielfältigten Ergebnisse wird sodann die von der absendenden Verwaltung zu zahlende Jahressumme berechnet; diese Summe wird in jedem Falle um 10 v. H. gekürzt. Die Berechnung des von jeder Verwaltung im ganzen zu zahlenden oder des an sie zahlbaren Saldos erfolgt durch das Internationale Bureau des Weltpostvereins; doch sind die Verwaltungen berechtigt, sich über eine unmittelbare Ausgleichung der Abrechnungen zu verständigen. Beträgt das Saldo einer Verwaltung gegenüber einer anderen nicht mehr als 1000 Frcs., so unterbleibt die Zahlung. Die mit dem Ausgleiche der vielen kleinen Beträge verbundenen Umständlichkeiten werden mit dieser Bestimmung aus der Welt geschafft.

Mit dem in Washington begonnenen, in Rom weitergeführten Werke einer Ermäßigung der Briefposttransitentschädigungen war der Boden für eine Herabsetzung des Weltpostbriefportos vorbereitet. Die dem Postkongreß in Rom in dieser Beziehung unterbreiteten Vorschläge erstreckten sich einerseits auf die Erhöhung des Briefgewichtssatzes von 15 auf 20 g, für die namentlich Deutschland, Österreich, Ungarn, Dänemark, Luxemburg und die Schweiz eintraten, anderseits auf die Verbilligung des Portos für den Gewichtssatz von 15 g, die in besonders weitgehender Weise von Neu-Seeland (10 Cts. für je 15 g) und minder weitgehend von Japan (20 Cts. für je 15 g) gewünscht wurde. Die Kommission entschied sich für Erhöhung des Briefgewichtssatzes von 15 auf 20 g, allerdings mit geringer Mehrheit, nämlich mit 13 gegen 12 Stimmen. Da bei diesem Stimmenverhältnisse nicht mit Sicherheit darauf gerechnet werden konnte, daß das Plenum des Kongresses dem Kommissionsbeschlusse beitreten werde, so beschloß die Kommission, bei der weiteren Behandlung der Briefportofrage doppelte Beschlüsse zu fassen, nämlich einmal für den Fall, daß der Kongreß das 20 g-Gewicht annehmen, und außerdem für den Fall, daß er das 15 g-Gewicht beibehalten würde. Das Ergebnis der Verhandlungen war, daß der neuseeländische Vorschlag auf Einführung des 10 Cts.-Portos und der ergänzende Vorschlag, daß die Vereinsländer nicht selbst zur Einführung des 10 Cts.-Portos verpflichtet sein sollten, wohl aber die nach diesem Portosatze frankierten Sendungen aus anderen Ländern als ausreichend frankiert anzuerkennen hätten, abgelehnt wurden. Auch der japanische Vorschlag auf Einführung des 20 Cts.-Portos, der namentlich von England unterstützt wurde, fand keine Mehrheit. Nachdem damit die Ermäßigung des Portos für den ersten Gewichtssatz aussichtslos geworden war, regte England an, es sollte für den Fall der Ablehnung des 20 g-Gewichts durch den Kongreß zwar für die ersten 15 g das Porto von 25 Cts. beibehalten, für die folgenden Gewichtsstufen aber ein ermäßigtes Porto von 10 Cts. für je 15 g eingeführt werden. Nach längerer Erörterung, in der von verschiedenen Seiten die Besorgnis ausgesprochen wurde, daß durch eine derartige Herabsetzung des Portos für die höheren Gewichts-

stufen der Versendung zollpflichtiger Gegenstände in Briefen Vorschub geleistet werden könnte, kam der englische Vorschlag mit geringer Mehrheit (12 gegen 11 Stimmen bei 2 Stimm-Enthaltungen) zur Annahme. Dagegen wurde ein Vorschlag der Niederlande, wonach das Briefporto auf 20 Cts. für je 20 g festgesetzt, einstweilen aber jedem Vereinslande das Recht zur Beibehaltung sowohl des 15 g-Gewichts wie des 25 Cts.-Portos zuerkannt werden sollte, abgelehnt.

Im Plenum gab die Frage des Briefportos erklärlicherweise von neuem zu langen Erörterungen Anlaß. Der neuseeländische Vorschlag auf Einführung eines Portos von 10 Cts. für je 15 g wurde von keiner Seite unterstützt; im übrigen wurde die Frage: Erhöhung des Briefgewichts von 15 auf 20 g oder: Verbilligung des Portos für den Gewichtssatz von 15 g lebhaft umstritten. Nachdem zunächst der niederländische Vorschlag auf fakultative Einführung sowohl des 20 g-Gewichts wie des 20 Cts.-Portos mit großer Mehrheit verworfen worden war, wurde mit 30 gegen 29 Stimmen die Aufrechterhaltnng des Kommissionsbeschlusses, das Briefgewicht von 20 zu 20 g abzustufen, beschlossen, dagegen die Einführung des 20 Cts.-Portos für den einfachen Gewichtssatz mit 37 gegen 17 Stimmen bei 3 Stimm-Enthaltungen abgelehnt. Von Seiten Englands wurde dann die Festsetzung des Briefportos auf 25 Cts. für die ersten 20 g und 15 Cts. für jede weiteren 20 g angeregt, und der Kongreß nahm diesen Vorschlag mit 30 gegen 26 Stimmen bei 3 Stimm-Enthaltungen an.

In einer späteren Plenarsitzung stellten die französischen Kolonien, unterstützt namentlich durch Frankreich und Österreich, den Antrag, der Kongreß möge seinen Beschluß wegen anderweitiger Festsetzung des Briefportos aufheben und die Angelegenheit nochmals zur Verhandlung stellen. Zur Begründung des Antrags wurde namentlich auf die geringe Mehrheit, mit der das neue Briefporto angenommen worden sei, sowie darauf hingewiesen, daß in der Kommission Übereinstimmung darüber geherrscht habe, es solle entweder eine Erhöhung des Briefgewichts auf 20 g unter Ausschluß einer Ermäßigung des für jeden Gewichtssatz zu erhebenden Portos oder eine Ermäßigung des Portos für die höheren Gewichtssätze unter Beibehaltung des 15 g-Gewichts stattfinden. Nach längerer Erörterung, in der namentlich England und Deutschland darauf hinwiesen, daß die Aufhebung des früheren Beschlusses mit der Geschäftsordnung des Kongresses nicht vereinbar sei, wurde der Antrag der französischen Kolonien mit großer Mehrheit abgelehnt.

Bei Beratung des Schlußprotokolls zum Weltpostvertrage wurde die Briefportofrage abermals lebhaft erörtert, und man einigte sich schließlich, um den von vielen Seiten gegen das neue Briefporto geltend gemachten Bedenken Rechnung zu tragen, dahin, daß in das Schlußprotokoll als Übergangs-Maßregel eine Bestimmung aufgenommen wurde, wonach die Postverwaltungen, die aus Rücksicht auf ihren inneren Verkehr oder aus einem anderen Grunde die Erhöhung des Briefgewichtssatzes von 15 auf 20 g oder die Herabsetzung des Portos für die höheren Gewichtsstufen von 25 auf 15 Cts. nicht anzunehmen in der Lage sind, die Anwendung des einen oder des anderen oder beider neuen Taxierungsgrundsätze einstweilen aussetzen dürfen.

Alle sonstigen Portosätze für Briefsendungen sind vom Kongreß unverändert beibehalten worden. Mehrere Anträge, für Zeitungssendungen ein geringeres Porto als für sonstige Drucksachen einzuführen, wurden abgelehnt, teils weil man der Ansicht war, daß das Zeitungs-Übereinkommen die Festsetzung ausreichend niedriger Gebühren für den Bezug von Zeitungen ermögliche, teils weil man nach den in verschiedenen Ländern

gemachten Erfahrungen befürchtete, es werde schwierig sein, eine mißbräuchliche Ausnutzung einer derartigen besonderen Zeitungstaxe zu verhüten. Die von Deutschland, Österreich und Italien gemachten Vorschläge wegen Beseitigung oder Verminderung der Zuschlagtaxen für die dem höchsten Seetransitsatze unterliegenden Briefsendungen wurden zurückgezogen, nachdem bei den Verhandlungen über die Transitfrage von den Vertretern verschiedener südamerikanischen Postverwaltungen betont worden war, daß die Beibehaltung der Zuschlagtaxen für diese Verwaltungen eine Lebensfrage bedeute. Bezüglich der unzureichend frankierten Briefsendungen war vorgeschlagen worden, den Portozuschlag ganz zu beseitigen oder ihn auf den festen Betrag von 10 Cts. zu bemessen. Beide Vorschläge wurden jedoch abgelehnt; es bleibt also dabei, daß nicht-ausreichend frankierte Briefsendungen mit dem doppelten Betrage des fehlenden Portos zu taxieren sind. Die Ausnahmebestimmung, daß die außereuropäischen Länder bei eingeschriebenen Briefsendungen eine erhöhte Einschreibgebühr (bis zu 50 Cts.) erheben dürfen, sollte nach einem Beschlusse der Kommission beseitigt werden, ist aber vom Plenum auf Antrag der britischen Kolonien Südafrikas wiederhergestellt worden.

Auf die Zulassung der Vorausfrankierung von Briefen im internationalen Verkehre bezogen sich eine große Reihe von Vorschlägen. Frankreich und Rußland regten die Ausgabe eines Kartenbriefs mit Antwort an. Nach dem Vorschlage Frankreichs sollte der Kartenbrief mit Antwort einen umschlagartigen Antwortteil enthalten; bei Absendung des Antwortteils sollte derjenige Teil des ursprünglichen Kartenbriefs, auf dem sich das Wertzeichen befände, sichtbar bleiben. Rußland wünschte die Ausgabe eines Kartenbriefs, bei dem der Antwortteil entweder aus einer anhängenden Postkarte oder aus einem anhängenden zweiten Kartenbriefe bestände. Eine Abrechnung sahen beide Vorschläge nicht vor. Dasselbe war der Fall mit einem Vorschlage der Niederlande, der dahin ging, daß eine für die Anwort bestimmte Freimarke oder ein für die Antwort bestimmter Umschlag auszugeben und mit einem kleinen Aufschlag (2 oder 3 Cts. für das Stück) von den Postanstalten zu verkaufen sei; die Marke oder der Umschlag sollte von dem Absender des ursprünglichen Briefes in diesen eingelegt und vom Empfänger des Briefes zur Frankierung der Antwort benutzt werden. Andere Vorschläge glaubten auf eine Abrechnung über die Antwortwertzeichen nicht verzichten zu können. Die Vereinigten Staaten von Amerika wünschten die Ausgabe eines für den Hinweg bestimmten Umschlags, der zugleich die Freimarke für die Antwort enthalten sollte. Bei Auflieferung des ersten Briefes sollte die Marke für die Antwort mit entwertet werden; Sache des Empfängers sollte es sein, den Umschlag bei der nächsten Postanstalt gegen ein Landeswertzeichen umzutauschen und dieses zur Frankierung der Antwort zu benutzen. Auf Grund der Umschläge sollten weiterhin die Werte der gegen die Umschläge in Tausch gegebenen Wertzeichen von den Verwaltungen wieder eingezogen werden, von denen die Umschläge ausgegeben worden seien. Eine gleichartige Abrechnung war in einem Vorschlage der britischen Kolonien Australasiens vorgesehen, der dahin lautete, jede Postanstalt solle auf Ansuchen einen Antwort-Gutschein ausstellen und auf diesem den Betrag zur Frankierung der Antwort in Freimarken verrechnen und entwerten; der Gutschein sollte brieflich an den Empfänger übersandt und von diesem gegen ein Landeswertzeichen umgetauscht werden; die Abrechnung sollte auf Grund der erledigten Gutscheine stattfinden. Endlich ging ein von

England nachträglich vorgelegter, unter Berücksichtigung der Vorschläge der anderen Länder ausgearbeiteter Vorschlag dahin, es sollten, um die Vorausfrankierung von Sendungen jeder Art zu ermöglichen, Antwort-Gutscheine in verschiedenen Werten ausgegeben und mit einem Aufschlage verkauft werden. Wenn jemand einem anderen die Zahlung des Portos für einen Antwortbrief oder für Übersendung eines Gegenstandes ersparen wolle, solle er ihm einen Antwort-Gutschein von entsprechendem Werte übersenden; der Empfänger habe den Gutschein gegen ein Landeswertzeichen umzutauschen und dieses zur Frankierung seiner Sendung zu benutzen. Die Ausgabe der Antwort-Gutscheine und ebenso die Abrechnung über die erledigten Gutscheine solle durch das Internationale Bureau des Weltpostvereins vermittelt werden.

Im Laufe der Kommissionsverhandlungen über die verschiedenen Vorschläge kam noch ein weiterer Vorschlag der Niederlande hinzu, der unter Hinweis auf einen in den Niederlanden seit einiger Zeit mit Erfolg gemachten Versuch anregte, daß in jedem Lande die größeren Postanstalten Postwertzeichen der wichtigsten Länder zum Verkaufe bereit halten möchten; der Bezug der Wertzeichen solle durch das Internationale Bureau des Weltpostvereins vermittelt werden. Ferner schlug Rumänien vor, jede Postverwaltung solle verpflichtet sein, Postfreimarken und Postkarten jedes anderen Landes gegen Landeswertzeichen umzutauschen; die in Tausch genommenen Wertzeichen sollten gegen Erstattung des Wertbetrags an die Ausgabeverwaltungen zurückgegeben werden.

Die Kommissionsverhandlungen selbst ergaben, daß die Meinungen sowohl über die Zweckmäßigkeit der einzelnen Vorschläge wie auch darüber, ob überhaupt ein Bedürfnis bestehe, im internationalen Verkehr Einrichtungen zur Vorausfrankierung von Briefsendungen zu treffen, weit auseinandergingen. Nachdem zunächst ein Beschluß dahin gefaßt war, daß an die obligatorische Einführung irgend eines der vorgeschlagenen Systeme nicht gedacht werden könne, wurden weiterhin sämtliche Vorschläge in der Form, wie sie vorlagen, abgelehnt. Später wurde auf Antrag Belgiens der englische Vorschlag mit der Beschränkung auf Antwort-Gutscheine im Werte von 25 Cts. wieder aufgenommen und, obwohl von mehreren Seiten auf das Bedenkliche der Einführung einer Abrechnung im Briefpostverkehre hingewiesen wurde, mit geringer Mehrheit (12 gegen 10 Stimmen bei 3 Stimm-Enthaltungen) angenommen. Das Plenum des Kongresses hielt diesen Beschluß mit großer Mehrheit aufrecht. Demzufolge können nach dem neuen Weltpostvertrage Antwort-Gutscheine zwischen den Ländern ausgetauscht werden, deren Postverwaltungen sich zur Teilnahme an diesem Austausche bereit erklären. Die Gutscheine werden gegen Erstattung der Druckkosten vom Internationalen Bureau des Weltpostvereins geliefert und bei den Postanstalten der beteiligten Länder zum Verkaufe gestellt. Der Mindest-Verkaufspreis eines Gutscheins ist auf 28 Cts. (Gold) festgesetzt. Der Umtausch eines Gutscheins gegen ein Landeswertzeichen im Werte von 25 Cts. kann bei den Postanstalten jedes der an dem Verfahren teilnehmenden Länder bewirkt werden. Die erledigten (gegen Landeswertzeichen in Tausch genommenen) Gutscheine werden vierteljährlich oder jährlich an das Internationale Bureau des Weltpostvereins eingesandt, und dieses stellt die Abrechnungen über die Antwort-Gutscheine auf, indem es für jede Verwaltung feststellt, welchen Betrag die von ihr verkauften und die von ihr gegen Freimarken in Tausch genommenen Gutscheine (jeder Gutschein zu 25 Cts. gerechnet) ausmachen. Der Unterschied zwischen beiden Summen ergibt die Schuld oder Forderung jeder Verwaltung.

Die Vorschriften über die Briefsendungen mit Nachnahme haben verschiedene Änderungen erfahren. Die Bestimmung, daß der Höchstbetrag der Nachnahme auf 500 Frcs. beschränkt werden dürfe, ist beseitigt worden; Nachnahmen auf Briefsendungen sind daher künftig allgemein bis zu 1000 Frcs. oder einem entsprechenden Betrage zugelassen. Die im Verkehre verschiedener Länder untereinander bereits bestehende Vorschrift, daß der Absender den Betrag der Nachnahme nachträglich streichen oder vermindern kann, ist auf den Verkehr mit allen am Austausche von Briefsendungen mit Nachnahme teilnehmenden Ländern ausgedehnt worden. Wegen der gegenseitigen Haftung der an der Beförderung von Briefsendungen mit Nachnahme beteiligten Länder bestimmt der neue Weltpostvertrag, im wesentlichen einem von Deutschland und Österreich eingebrachten Vorschlag entsprechend, daß nach Aushändigung der Sendung, wenn die Einziehung des Nachnahmebetrags versehentlich unterblieben ist, die Verwaltung des Bestimmungslandes für den Betrag der Nachnahme haftet, falls sie nicht nachzuweisen vermag, daß die Vorschriften der Vollzugsordnung über Kennzeichnung usw. der Sendungen mit Nachnahme nicht beachtet worden sind; jedoch soll das Fehlen des Vermerks »Remb.« nebst Angabe des Nachnahmebetrags in der Briefkarte auf die Verantwortlichkeit der Bestimmungsverwaltung ohne Einfluß sein. Die neue Bestimmung, daß zur Kennzeichnung der Briefsendungen mit Nachnahme in allen Ländern gleichfarbige (orangefarbige) Klebezettel benutzt werden sollen, wird übrigens dazu beitragen, die Zahl der Fälle zu vermindern, in denen die Bestimmungs-Postanstalten Briefsendungen mit Nachnahme nicht als solche erkennen und infolgedessen die Einziehung der Nachnahme unterlassen. Eine von Italien ausgegangene, von Belgien unterstützte Anregung dahin, daß Postkarten mit Nachnahme, weil der Nachnahmedienst auf die Einziehung bloßer Quittungen nicht berechnet sei, von der Beförderung ausgeschlossen werden möchten, wurde abgelehnt, nachdem von Deutschland geltend gemacht worden war, daß sich aus der beim Publikum sehr beliebten Versendung von Postkarten mit Nachnahme niemals Schwierigkeiten für den Postbetrieb ergeben hätten.

Die Ausnahmebestimmung, daß die Länder, deren Gesetzgebung dem Grundsatze der Ersatzleistung entgegensteht, die Übernahme der Haftpflicht für den Verlust von Einschreibsendungen ablehnen dürfen, ist infolge eines von Deutschland und mehreren anderen Ländern gemachten Vorschlags beseitigt worden. Ein Antrag der Vereinigten Staaten von Amerika auf Wiederherstellung der Ausnahmevorschrift fand im Plenum keine Mehrheit. Im übrigen sind die Vorschriften über die Haftung bei eingeschriebenen Sendungen dahin ergänzt worden, daß die Ersatzpflicht der Postverwaltungen für postlagernde oder aus einem anderen Grunde bei der Postanstalt abzuholende Sendungen aufhört, wenn die Aushändigung an eine Person erfolgt ist, deren Name und Eigenschaft mit den Angaben in der Aufschrift übereinstimmen und die sich nach den Vorschriften des Bestimmungslandes über ihre Identität ausgewiesen hat.

Die Bestimmungen über die Versendung geschlossener Posten im Verkehre mit Kriegsschiffen sind dahin erweitert worden, daß solche Posten künftig auch zwischen den Befehlshabern von Geschwadern oder Kriegsschiffen desselben Landes untereinander ausgetauscht werden dürfen. Die Gewährung der Portofreiheit für ankommende und abgehende Sendungen der Kriegsgefangenen entspricht einem Beschlusse der Haager Friedenskonferenz. Zu bemerken ist dazu, daß sich die Portofreiheit auf

Postsendungen jeder Art mit Ausnahme der Nachnahme- und Postauftragssendungen bezieht. Diese sind ausgeschlossen, weil der Kongreß der Ansicht war, daß der Ausdruck »articles d'argent« in dem auf die Portofreiheit bezüglichen Beschlusse der Haager Konferenz nur Postanweisungen und Geld- und Wertsendungen, nicht aber Sendungen umfaßt, bei denen es sich um die Einziehung von Geldbeträgen handelt.

Die den Bedingungen nicht entsprechenden Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere, die die Aufgabeverwaltung irrtümlich zur Beförderung zugelassen hat, sollen, wenn sie wenigstens zum Teil frankiert sind, und nicht innere Vorschriften der Bestimmungsverwaltung entgegenstehen, künftig an die Empfänger ausgehändigt werden dürfen. Der Kreis der für den Briefverkehr bestehenden Versendungsverbote ist in dem Sinne erweitert worden, daß fortan nicht nur im Umlaufe befindliche Münzen, sondern Münzen jeder Art von der Einlegung in Briefsendungen ausgeschlossen sind; ferner ist zur Fernhaltung von Zweifeln die Vorschrift hinzugetreten, daß in die Briefsendungen Gegenstände nicht eingelegt werden dürfen, deren Einfuhr oder deren Versendung mit der Post durch die Gesetzgebung des Bestimmungslandes verboten ist. Ein Antrag, daß interne Versendungsverbote auf Durchgangssendungen nicht sollten angewandt werden dürfen, fand keine Unterstützung. Gegen den Vorschlag wurde geltend gemacht, daß man keinem Lande zumuten könne, eine Sendung, die es in seinem inneren Verkehre nicht zulasse, im offenen Transit zu befördern.

Die Bestimmungen über den Briefpostaustausch mit Nichtvereinsländern sind dahin ergänzt worden, daß die Vereinsverwaltungen, die Verbindungen mit Ländern außerhalb des Vereins unterhalten, den anderen Vereinsverwaltungen die Beförderung von losen Korrespondenzen oder geschlossenen Posten nach und aus den gedachten Ländern sowie die Versendung einzelner Sendungen oder geschlossener Posten im Durchgange durch diese Länder zu ermöglichen und auch dafür einzutreten haben, daß für die Beförderung außerhalb des Vereins die Vereinsbestimmungen über die Transitentschädigungen Anwendung finden. Der Meistbetrag der Seetransitgebühren für Sendungen, die innerhalb und außerhalb des Vereins zu befördern sind, ist für Briefe und Postkarten von 20 Frcs. auf 15 Frcs. für das Kilogramm herabgesetzt worden, während für andere Briefsendungen der bisherige Satz von 1 Frc. beibehalten ist. Unterhalten zwei oder mehrere Vereins-Postverwaltungen Postanstalten in demselben Nichtvereinslande (das trifft z. B. für China und Marocco zu), so sollen sie sich nach dem neuen Weltpostvertrage darüber verständigen, daß bei Festsetzung der Taxen in der Währung des Nichtvereinslandes gleiche Gegenwerte angewandt werden.

Der von dem Stimmrechte der Kolonialgebiete handelnde Artikel des Weltpostvertrags ist, nachdem die Kommission eine neue Stimme nur für die insularen Besitzungen der Vereinigten Staaten von Amerika hatte bewilligen wollen, durch das Plenum des Kongresses in dem Sinne geändert worden, daß im ganzen sechs neue Kolonialstimmen hinzugetreten sind. Danach haben die Vereinigten Staaten von Amerika und Italien, die bisher keine Kolonialstimme führten, je eine solche neu erhalten. Deutschland und Portugal haben künftig statt über eine je über zwei Kolonialstimmen zu verfügen, von denen die eine den Kolonien in Afrika und die andere den übrigen Kolonien zusteht. Frankreich hat zu seinen bisherigen zwei Kolonialstimmen (Französisch-Indochina und übrige französische Kolonien) eine dritte Stimme (für Algerien) erhalten. England verfügt fortan über fünf (bisher vier) Kolonialstimmen, nämlich je eine für Britisch-Indien, Canada, den Australischen Bund mit Britisch-

Neu-Guinea, die britischen Kolonien in Südafrika und die übrigen britischen Kolonien. Letzte Stimme, die nach dem Schlußprotokolle zum Washingtoner Weltpostvertrage den britischen Kolonien in Südafrika zugewiesen war, ist jetzt Neu-Seeland zugeteilt worden. Durch das Schlußprotokoll haben nachträglich auch die Niederlande eine zweite Kolonialstimme (für Niederländisch-Indien) bewilligt erhalten.

Die Vorschriften über die gegen ermäßigte Taxe zugelassenen Sendungen sind in mehrfacher Beziehung geändert worden. Bei Postkarten sind schriftliche Mitteilungen auf der linken Hälfte der Vorderseite allgemein zugelassen. Die Größe der Postkarten soll künftig höchstens 14 : 9 cm und nicht weniger als 10 : 7 cm betragen. Vignetten oder Photographien aus ganz dünnem Papiere dürfen bei Postkarten sowohl auf der Rückseite wie auf der linken Hälfte der Vorderseite aufgeklebt werden. Bei den von der Privatindustrie hergestellten einfachen Postkarten ist die Angabe »Carte postale« oder eine entsprechende Angabe in einer anderen Sprache nicht mehr erforderlich. Als Geschäftspapiere sind unverschlossene Briefe und Postkarten älteren Datums, die ihren ursprünglichen Zweck erfüllt haben, ferner unkorrigierte Schülerarbeiten zugelassen worden. Gegen die Taxe für Warenproben können künftig einzelne Schlüssel und abgeschnittene frische Blumen, ferner Tuben mit Serum sowie pathologische Gegenstände, sofern ihre Zubereitung und Verpackung Gefahren für die Postbeamten ausschließt, versandt werden. Dagegen hat ein Antrag, auch Clichés als Warenproben zuzulassen, keine Mehrheit gefunden. Bei den Warenproben, die Gegenstände aus Glas enthalten, ist eine andere Verpackung als in Kästchen von Holz oder Metall nicht mehr zulässig. Bei Drucksachen sind weitere handschriftliche Zusätze zugelassen worden. So ist die bisher auf Visitenkarten beschränkte Vorschrift, daß gute Wünsche, Glückwünsche usw. in höchstens fünf Worten oder Buchstaben handschriftlich angegeben werden dürfen, auf Weihnachts- und Neujahrskarten ausgedehnt worden; in den Anzeigen über die Abfahrt von Schiffen kann der Absender außer der Abgangs- und Ankunftszeit auch den Namen des Schiffes angeben; in den Benachrichtigungen über die Absendung von Waren kann das Datum der Absendung vermerkt werden. Karten mit der Bezeichnung »Carte postale« oder einer entsprechenden Bezeichnung in einer anderen Sprache sind fortan, wenn sie sonst den Bedingungen für Drucksachen entsprechen, zur Versendung gegen die Drucksachentaxe zugelassen.

Von sonstigen Neuerungen ist die auf Antrag Deutschlands in die Vollzugsordnung aufgenommene Bestimmung zu erwähnen, wonach eine Verwaltung, die infolge außergewöhnlicher Verhältnisse genötigt ist, die Beförderung der ihr vom Ausland überlieferten geschlossenen Posten oder einzelnen Sendungen zeitweilig einzustellen, die beteiligten anderen Verwaltungen alsbald, nötigenfalls telegraphisch, zu benachrichtigen hat. Ebenfalls auf Vorschlag Deutschlands sind die Vorschriften über die Vornahme der statistischen Ermittelungen in der Weise vereinfacht worden, daß die Zahl jeder einzelnen Gattung von Briefsendungen nur noch alle drei Jahre festgestellt zu werden braucht, während in den zwischenliegenden Jahren die Ermittelung der Gesamtzahl der Briefsendungen ausreicht. Die Ermittelungen selbst haben hinfort in allen Vereinsländern während derselben Zeit stattzufinden, nämlich bei täglichen Posten während einer Woche vom zweiten Donnerstag im Oktober ab und bei nicht täglichen Posten während der ersten 28 Tage im Oktober Fehlgeleitete Briefsendungen sollen künftig von der Postanstalt, zu

der sie irrtümlich gelangen, mit dem Tagesstempel bedruckt werden; diese Vorschrift gilt auch für die Bahnposten, soweit sich die Stempelung mit der pünktlichen Abwickelung des Bahnpostdienstes vereinigen läßt. Nachfrageschreiben wegen eingeschriebener Briefsendungen sollen im außereuropäischen Verkehre nicht mehr zunächst an die Bestimmungs-Postanstalt übersandt, sondern gleich von Postanstalt zu Postanstalt auf dem Wege, auf dem die Sendung befördert worden ist, weitergegeben werden. Für den Verkehre der Länder Europas untereinander ist dagegen die bisherige Vorschrift beibehalten worden, daß die Einschreibsendungen nur dann auf dem Leitwege zu verfolgen sind, wenn eine Anfrage bei der Bestimmungs-Postanstalt erfolglos geblieben ist.

B. Wertbrief- und Wertkästchen-Übereinkommen.

Die Versicherungsgebühr für Briefe und Kästchen mit Wertangabe betrug bisher, abgesehen von der Seeversicherungsgebühr, im Verkehre mit angrenzenden oder durch unmittelbare Schiffsverbindungen verbundenen Ländern 10 Cts. für je 300 Frcs. und im Verkehre mit anderen Ländern 25 Cts. für je 300 Frcs.; anderseits hatte sowohl das Bestimmungsland wie jedes Zwischenland eine gleichmäßige Gebühr von 5 Cts. für je 300 Frcs. zu beanspruchen. Diese Bestimmungen hatten zur Folge, daß im Verkehre mit nicht angrenzenden Ländern das Aufgabeland immer dann, wenn an der Beförderung der Sendung weniger als vier fremde Verwaltungen beteiligt waren, einen unverhältnismäßig hohen Anteil an der Versicherungsgebühr erhielt, dagegen gar keinen Anteil, wenn fünf fremde Verwaltungen mit der Sendung zu tun hatten. Waren mehr als fünf fremde Verwaltungen beteiligt, so erhielt das Aufgabeland nicht nur keinen Gebührenanteil, sondern mußte sogar zulegen, um der Bestimmungsverwaltung und den Zwischenverwaltungen die ihnen zustehenden Gebührenanteile vergüten zu können. Diesem Mißverhältnisse hat der Kongreß auf Antrag Deutschlands durch die Bestimmung abgeholfen, daß sich die Versicherungsgebühr nach der Zahl der an der Beförderung beteiligten Länder richten und für jedes Land 5 Cts. für je 300 Frcs. betragen soll. Diese Neuerung bedeutet für das Publikum in allen den Fällen eine Ermäßigung der Taxe, in denen an der Beförderung eines Wertbriefs oder Wertkästchens außer der Aufgabeverwaltung nur zwei oder drei andere Verwaltungen mitzuwirken haben. Beispielsweise wird für Wertbriefe aus Deutschland nach Spanien oder Italien künftig eine Versicherungsgebühr von 12 Pf. für je 240 Mark an Stelle einer solchen von 20 Pf. für je 240 Mark zur Erhebung kommen. Ein Antrag, die Versicherungsgebühr nach Sätzen von 500 zu 500 Frcs. statt von 300 zu 300 Frcs. abzustufen, fand keine Mehrheit. Die Beseitigung der Ausnahmebestimmung, daß die Vereinsländer von den Absendern eine andere als die im Übereinkommen vorgesehene Versicherungsgebühr erheben dürfen, ist nicht möglich gewesen. Gegen den Wegfall der Bestimmung sprach sich namentlich England aus, das erklärte, es gehe mit dem Gedanken um, Wertkästchen im Verkehre mit dem Auslande zuzulassen, werde aber diese Absicht wahrscheinlich nicht ausführen können, wenn es nicht die Befugnis zur Erhebung einer von den Vereinsvorschriften abweichenden Versicherungsgebühr behalte. Unter diesen Umständen ließ der Kongreß die Ausnahmevorschrift bestehen, beschloß aber, daß der Höchstbetrag der besonderen Versicherungsgebühr nicht mehr $^1/_2$ v. H., sondern nur noch $^1/_4$ v. H. des angegebenen Wertes ausmachen dürfe.

Die Bestimmung, daß eine Änderung der Aufschrift nur bei Sendungen erfolgen darf, deren Wertangabe den Betrag von 10 000 Frcs. nicht übersteigt, ist aufgehoben worden. Die Vorschrift, daß im Falle des Verlustes einer Wertsendung die Postgebühren mit Ausnahme der Versicherungsgebühren zu erstatten sind, hat eine Einschränkung dahin erfahren, daß die Erstattung nur erfolgen soll, wenn die Zahlung des Ersatzbetrags an den Absender erfolgt ist. In Fällen dieser Art wird künftig außerdem die Gebühr für das Nachfrageschreiben erstattet werden. Verschiedene Neuerungen, z. B. die Zulassung der Streichung oder Verminderung von Nachnahmebeträgen, die Abgrenzung der Haftpflicht der Verwaltungen bei unterlassener Einziehung von Nachnahmen, die Ausschließung verbotener oder zur Versendung nicht zugelassener Gegenstände, sind für das Wertbrief- und Wertkästchen-Übereinkommen gleichlautend mit den entsprechenden neuen Vorschriften des Hauptvertrags vereinbart worden. Ebenfalls in Übereinstimmung mit dem Hauptvertrag ist in das Übereinkommen die Bestimmung aufgenommen worden, daß irrtümlich zur Beförderung zugelassene Wertbriefe und Wertkästchen mit verbotwidrigem Inhalt nicht mehr nach dem Aufgabelande zurückgesandt zu werden brauchen, sondern an die Empfänger ausgehändigt werden können, wenn die Gesetzgebung des Bestimmungslandes dies gestattet. Ein Antrag Bulgariens, daß im Falle einer betrügerischen Wertangabe der Empfänger zur Zahlung der nach der Gesetzgebung des Bestimmungslandes verwirkten Geldbuße verpflichtet sein solle, fand auf verschiedenen Seiten Widerspruch und wurde zurückgezogen.

Ein Vorschlag der Schweiz, daß die Versicherungsgebühren für Briefe und Kästchen mit Wertangabe der Aufgabeverwaltung verbleiben und Vergütungen dieser Gebühren von Verwaltung zu Verwaltung nicht mehr stattfinden sollten, fand keine Mehrheit. Gegen den Vorschlag wurde angeführt, daß es unbillig sei, den Zwischenverwaltungen trotz der ihnen obliegenden weitgehenden Haftpflicht keinerlei Gebührenanteil zukommen zu lassen. Dagegen würde auf Vorschlag Frankreichs beschlossen, daß die Versicherungsgebühren für Wertbriefe und Wertkästchen und die Portobeträge für Wertkästchen nicht mehr fortlaufend, sondern nur noch für 28 Tage in jedem Jahre in den Geldkarten vergütet, und daß die Jahresbeträge der gegenseitigen Vergütungen auf Grund der Ergebnisse der achtundzwanzigtägigen Ermittlungen berechnet werden sollen. In den Geldkarten werden danach künftig außerhalb der Ermittlungszeiten nur noch bare Auslagen, wie verauslagte Zollbeträge und dergl., zur Anrechnung kommen. Die Ermittlungen über die Versicherungsgebühren usw. sollten nach dem Vorschlage Frankreichs abwechselnd im Mai und im November stattfinden. Da aber die Wertbrief- und Wertkästchenversendung in den einzelnen Zeiten des Jahres sehr verschieden ist, so wurde vereinbart, daß die Ermittlungen abwechselnd in den ungeraden Monaten vorgenommen werden sollen, also im Januar 1908, im März 1909, im Mai 1910 und so fort. Jede Ermittlung gilt für das Kalenderjahr, in dem sie stattfindet; die Statistik des Jahres 1908 wird auch für die Zeit vom 1. Oktober bis Ende Dezember 1907 Gültigkeit haben. Daß der Wegfall der fortlaufenden Vergütungen in den Geldkarten für den Betriebsdienst eine wesentliche Erleichterung bedeutet, bedarf nicht des Beweises. Auch sonst hat der Kongreß verschiedene erwünschte Betriebsvereinfachungen beschlossen. Wichtig ist namentlich, daß die Geldbunde nicht mehr gewogen zu werden brauchen, und daß die Spalten »Empfänger« und »Gewicht« in den Geldkarten weg-

fallen. Ferner sei erwähnt, daß die Geldbunde fortan unter Verwendung von Umschlägen aus starkem Papiere gefertigt werden dürfen.

C. Postanweisungs-Übereinkommen.

Der Meistbetrag einer Postanweisung hatte nach einem Beschlusse der Kommission allgemein 1000 Frcs. betragen sollen; nur das dem Übereinkommen erst neuerdings beigetretene Bolivien sollte den Meistbetrag auf 500 Frcs. beschränken dürfen. Im Plenum erklärten dann noch einige Länder (Bulgarien, Columbien, Griechenland, die Türkei), daß sie den Meistbetrag von 1000 Frcs. einstweilen nicht anzunehmen in der Lage seien, und der Kongreß trug den besonderen Verhältnissen dieser Länder durch Aufnahme einer Bestimmung in das Schlußprotokoll Rechnung. Ein Antrag Bulgariens, daß die Postanweisungen im Interesse der Einheitlichkeit durchweg in der Frankenwährung ausgestellt werden möchten, fand keine Mehrheit.

Die Postanweisungsgebühr, die in Washington für die ersten 100 Frcs. auf 25 Cts. für je 25 Frcs. und für die überschießenden Beträge auf 25 Cts. für je 50 Frcs. bemessen worden war, ist auf Antrag Deutschlands und Luxemburgs allgemein auf 25 Cts. für je 50 Frcs. festgesetzt worden. Im Zusammenhange hiermit sind die Vorschriften über die Teilung der Postanweisungsgebühren dahin geändert worden, daß die Aufgabeverwaltung an die Bestimmungsverwaltung $^1/_4$ v. H. der ausgezahlten Beträge (abzüglich der Summen portofreier Postanweisungen) zu vergüten hat. Nachträglich hat Bulgarien, da es die neue Taxe vorerst nicht annehmen zu können erklärte, durch das Schlußprotokoll das Recht erhalten, bis auf weiteres noch die bisherige Postanweisungsgebühr zu erheben.

Ein neuer Artikel des Postanweisungs-Übereinkommens besagt, daß auch solche Länder, in denen der Postanweisungsverkehr durch eine andere Verwaltung als die Postverwaltung wahrgenommen wird, am Vereins-Postanweisungsdienste teilnehmen können; in Fällen dieser Art hat die Landes-Postverwaltung dafür zu sorgen, daß die Ausführung aller Festsetzungen des Vereins-Übereinkommens sichergestellt ist, auch hat sie den Verkehr der den Postanweisungsdienst ausführenden Verwaltung mit den Vereins-Postverwaltungen und dem Internationalen Bureau des Weltpostvereins zu vermitteln. Die neue Bestimmung ist auf Antrag Frankreichs aufgenommen worden, um den Beitritt der französischen Kolonien zum Vereins-Postanweisungsdienste zu ermöglichen.

Eine Reihe neuer Bestimmungen bezieht sich auf die telegraphische Übermittlung von Geldbeträgen. Die Nachsendung von Postanweisungen, die bisher nur auf dem Postwege zulässig war, kann künftig auf Antrag des Absenders oder Empfängers auf telegraphischem Wege erfolgen, wenn die nachsendende Verwaltung mit der des neuen Bestimmungslandes einen Austausch von telegraphischen Postanweisungen unterhält. In solchem Falle werden die Gebühren für die neue Beförderung von dem zu übersendenden Betrag in Abzug gebracht. Die Zurückziehung oder die Änderung der Adresse einer telegraphischen Postanweisung ist nur zulässig, solange dem Empfänger weder der Betrag noch die Postanweisung (das Telegramm) ausgehändigt ist; vor Eingang der Einzahlungsmeldung darf einem Rückforderungs- oder Adreßänderungsantrage nicht Folge gegeben werden. Die Ausfertigung telegraphischer Postanweisungen soll, wenn nicht ausdrücklich eine andere Verabredung getroffen ist, in französischer Sprache erfolgen. Um die Kosten für die Überweisungstelegramme zu vermindern,

fallen in ihnen die Worte »paye« und »pour« weg, so daß in den Telegrammen der Name des Einzahlers, der eingezahlte Betrag und der Name des Empfängers unmittelbar hintereinander erscheinen. Bei telegraphischen Postanweisungen an weibliche Personen soll in der Adresse, selbst wenn der Vorname angegeben ist, die Angabe »Madame« oder »Mademoiselle« nicht fehlen, wenn nicht durch eine sonstige zusätzliche Bezeichnung jeder Zweifel über die Person der Empfängerin unmöglich gemacht ist. Die von Rumänien gewünschte Zulassung telephonischer Postanweisungen wurde als gefährlich bekämpft und von der Kommission abgelehnt.

Die Gültigkeitsdauer der Postanweisungen ist, um die beim Abhandenkommen von Postanweisungen aus der verspäteten Ausstellung von Zahlungsermächtigungen sich ergebenden Unzuträglichkeiten zu vermindern, im europäischen Verkehre von zwei Monaten auf einen Monat und im außereuropäischen Verkehre von sechs Monaten auf fünf Monate abgekürzt worden; der Monat der Einzahlung wird dabei, wie bisher, nicht mitgerechnet. Ein von der Kommission gefaßter Beschluß, die Gültigkeitsdauer im außereuropäischen Verkehr auf vier Monate festzusetzen, wurde von ihr wieder fallen gelassen, nachdem einige dem Vereins-Postanweisungsdienste bisher fernstehende Länder erklärt hatten, daß sie dem Übereinkommen nur bei Annahme einer um einen Monat längeren Gültigkeitsfrist beizutreten vermöchten.

Um die Ausgleichung der Schuld- und Forderungsbeträge aus dem Postanweisungsverkehre zu beschleunigen, ist vereinbart worden, daß die Hauptabrechnungen in Zukunft sogleich nach Eingang der Einzelrechnungen aufgestellt werden sollen; ergeben sich bei der späteren Prüfung der Einzelrechnungen Unterschiede, so sind sie durch die nächste Einzelrechnung auszugleichen. Die Frist, innerhalb deren die Saldierung der anerkannten Hauptabrechnung zu erfolgen hat, ist für die Länder Südamerikas von 14 Tagen auf einen Monat verlängert worden. Ein Antrag, daß Abschlagszahlungen von der forderungsberechtigten Verwaltung statt bei einer Forderung von 50 000 Frcs. schon bei einer solchen von 25 000 Frcs. sollten verlangt werden dürfen, fand keine Mehrheit; doch wurde vereinbart, daß bei verspäteter Leistung von Abschlagszahlungen, d. h. wenn diese nicht binnen 8 Tagen, nachdem die forderungsberechtigte Verwaltung darum ersucht hat, bewirkt worden sind, Verzugszinsen in gleicher Höhe (5 v. H.) wie bei verspätet erfolgenden Hauptzahlungen verlangt werden können.

D. Postpaket-Übereinkunft.

Das Meistgewicht der Postpakete beträgt nach der neuen Postpaket-Übereinkunft, wie bisher, 5 kg. Erfreulicherweise hat sich auch Spanien, das bisher als einziges Vereinsland an dem Meistgewichte von 3 kg festgehalten hat, zur Zulassung von Postpaketen bis 5 kg bereit erklärt. Dagegen ist das der Übereinkunft neu beigetretene Bolivien auf seinen Antrag durch Bestimmung im Schlußprotokoll ermächtigt worden, das Meistgewicht der Postpakete bis auf weiteres auf 3 kg zu beschränken. Ein Antrag Bulgariens, es möchten Vereinbarungen getroffen werden, um zu Taxen, die denen der Postpakete entsprechen, einen Austausch von Paketen bis 50 kg im Vereinsverkehre zu ermöglichen, fand keine Unterstützung; gegen den Vorschlag wurde namentlich angeführt, daß die Beförderung so schwerer Sendungen nicht zu den Aufgaben der Post gehöre und besser den Eisenbahnen, Schiffsgesellschaften und Spediteuren überlassen werde. Ein Antrag der Schweiz, wonach das Meistgewicht der Postpakete auf 10 kg festgesetzt, den Vereinsverwaltungen aber die Beschränkung des Meistgewichts auf 5 kg

gestattet werden sollte, wurde in der Erwägung abgelehnt, daß voraussichtlich nur wenige Länder das neue Meistgewicht anzunehmen in der Lage sein würden, und daß für diese Länder die den Vereinsverwaltungen bereits in Washington zuerkannte Befugnis ausreiche, die Zulassung schwererer Pakete unter den Bedingungen der Vereins-Übereinkunft zu vereinbaren.

Die Taxbestimmungen für Postpakete sind in mehrfacher Beziehung geändert worden. Die von Deutschland gewünschte Beseitigung der Zuschlagtaxen hat sich nicht verwirklichen lassen; im Gegenteile haben verschiedene neue Zuschlagtaxen bewilligt werden müssen. So haben Peru, Columbien und Venezuela, ebenso die Argentinische Republik für die an der Südküste, an der Feuerlandküste und auf den nahe gelegenen Inseln bestehenden Postanstalten, die Befugnis erhalten, für die ankommenden und abgehenden Pakete eine erhöhte Zuschlagtaxe von 1 Frc. 25 Cts. zu erheben. Für Transitpakete dürfen Columbien, Peru und Venezuela eine Zuschlagtaxe von 50 Cts., ferner die Asiatische Türkei, das Europäische und das Asiatische Rußland eine Zuschlagtaxe von 75 Cts. berechnen. Anderseits hat Britisch-Indien auf die ihm in Washington für Transitpakete zugestandene Zuschlagtaxe von 50 Cts. verzichtet und sich gleichzeitig damit einverstanden erklärt, daß die Zuschlagtaxe für die in Britisch-Indien ankommenden oder von da abgehenden Postpakete von 1 Frc. 25 Cts. auf 75 Cts. ermäßigt worden ist. Die Versicherungsgebühren für Postpakete mit Wertangabe sind in demselben Sinne wie die Versicherungsgebühren für Briefe und Kästchen mit Wertangabe anderweit festgesetzt worden. Zuschlagtaxen zu den Versicherungsgebühren hat der Kongreß Frankreich für die im Verkehre mit Algerien und Korsika, ferner der Argentinischen Republik für im Verkehre mit den argentinischen Postanstalten an der Südküste und Feuerlandküste vorkommenden Postpakete mit Wertangabe zugestanden. Die Seetransitgebühren für Postpakete sind auf Antrag Deutschlands in der Weise ermäßigt worden, daß für Pakete bis 1 kg keine höhere Seegebühr als 1 Frc. berechnet werden darf. Dieser Neuerung liegt die Absicht zugrunde, die Taxen für Postpakete bis 1 kg mit den Taxen der bis zu demselben Gewichte zugelassenen Kästchen mit Wertangabe in Übereinstimmung zu bringen. Ein Antrag Italiens, die Seetransitgebühren für alle Postpakete zu ermäßigen, fand in der Kommission keine Mehrheit. Dagegen setzte das Plenum des Kongresses auf Antrag Italiens die Seetransitgebühren anderweit dahin fest, daß künftig bei Entfernungen

	bis 500 Seemeilen	eine Gebühr von	25 Cts.,
über 500	bis 2500	- - - -	50 - ,
- 2500	- 5000	- - - -	1 Frc.,
- 5000	- 8000	- - - -	1 - 50 Cts.,
- 8000		- - - -	2 Frcs.

zur Anwendung kommt. Diese neuen Sätze bedeuten für alle Entfernungen von mehr als 1000 Seemeilen eine Verbilligung. Allerdings werden die durch die Herabsetzung der Seetransitgebühren für Postpakete eintretenden Taxermäßigungen einstweilen noch nicht voll wirksam werden, da die durch langfristige Verträge mit ihren Schiffsgesellschaften gebundenen Verwaltungen durch das Schlußprotokoll zur Postpaket-Übereinkunft das Recht erhalten haben, vorerst die in der Washingtoner Übereinkunft vorgesehenen Seetransitgebühren für Postpakete weiterzuerheben.

Die Vorschriften über die Ausdehnungsgrenzen der Postpakete sind unter Ablehnung verschiedener sonstiger Vorschläge in dem Sinne geändert

worden, daß Postpakete mit Schirmen, Stöcken, Karten, Plänen und ähnlichen Gegenständen in jedem Falle als nicht sperrig zugelassen sind, wenn ihre Länge 105 cm und ihre Breite oder Dicke je 40 cm nicht überschreitet. Jedoch bezieht sich diese Bestimmung nicht auf die zur See beförderten Postpakete, für die die bisherigen Ausdehnungsgrenzen (1 m : 20 cm : 20 cm) beibehalten werden. Die bisher nur für Seebeförderungen geltende Bestimmung, daß die Raumgröße der Postpakete auf 25 cdm beschränkt werden darf, kann laut Bestimmung im Schlußprotokolle von Griechenland, Tunis und der Asiatischen Türkei ausnahmsweise auch auf die zu Lande beförderten Postpakete angewandt werden.

Der Antrag, den Paketnachnahmeverkehr in bezug auf die Gebührenerhebung dem Briefnachnahmedienste gleichzustellen, hat eine Mehrheit nicht gefunden; die neben dem gewöhnlichen Porto zahlbare Paketnachnahmegebühr von höchstens 20 Cts. für je 20 Frcs. bleibt daher bestehen. Diese Gebühr wird zwischen der Aufgabeverwaltung und der Bestimmungsverwaltung derart halbscheidlich geteilt, daß letzte Verwaltung $^1/_2$ v. H. der auf Postpakete mit Nachnahme eingezogenen Summen vergütet erhält. Die Ausgleichung der auf Postpaketen haftenden Nachnahmen findet nach der neuen Postpaket-Übereinkunft, entsprechend dem im Verkehre Deutschlands mit einer Reihe von fremden Ländern bereits bestehenden Verfahren, im Wege der Postanweisung statt. Zu dem Zwecke ist jedem Postpakete mit Nachnahme von der Aufgabeverwaltung eine ausgefüllte Nachnahme-Postanweisung beizufügen, die auf den vom Absender angegebenen Nachnahmebetrag zu lauten hat, und auf der als Empfänger der Absender der Sendung oder die Aufgabeanstalt anzugeben ist; die Umwandlung des Betrags der Nachnahme in die Währung des Bestimmungslandes wird durch die Bestimmungsverwaltung bewirkt, die dabei den Einzahlungskurs für Postanweisungen nach dem Aufgabelande des Nachnahmepakets zugrunde zu legen hat. Nach Zahlung des Nachnahmebetrags durch den Empfänger der Nachnahmesendung wird der Postvermerk der Nachnahme-Postanweisung ausgefüllt und diese auf dem gewöhnlichen Wege abgesandt. Dem Absender der ursprünglichen Sendung wird der Betrag sodann ohne Abzug ausgezahlt. Ist die Einlösung nicht erfolgt, so wird die Nachnahme-Postanweisung als ungültig bezeichnet und mit der Sendung und der Postpaketadresse zurückgesandt. Die Einlösungsfrist für Postpakete mit Nachnahme ist im europäischen Verkehr auf 7 Tage und im außereuropäischen Verkehr auf 15 Tage festgesetzt; die Verlängerung der Frist auf 2 Monate ist statthaft, wenn die Gesetzgebung des Bestimmungslandes dies vorschreibt. Die eigentliche Abrechnung über die auf Paketnachnahme eingezogenen Beträge erfolgt, wenn nicht ein anderes Abrechnungsverfahren vereinbart wird, in der Weise, daß jede Verwaltung über die von ihr ausgezahlten Nachnahme-Postanweisungen aus jedem anderen Lande eine besondere Rechnung aufstellt, von der Gesamtsumme den der anderen Verwaltung (also der Bestimmungsverwaltung der Nachnahmesendungen) zustehenden Anteil an der Nachnahmegebühr ($^1/_2$ v. H. der Gesamtsumme der Nachnahmen) abzieht und sich den verbleibenden Betrag durch die Postanweisungsabrechnung erstatten läßt. Die nachträgliche Streichung oder Verminderung der Nachnahmen ist den Absendern künftig, wie bei Briefsendungen, so auch bei Postpaketen mit Nachnahme gestattet. Dagegen ist im Gegensatze zum Briefnachnahmeverkehre beim Postpaketverkehre die Bestimmung beibehalten worden, daß der Meistbetrag der Nachnahme auf einen dem Gegenwerte von 500 Frcs. entsprechenden Betrag beschränkt werden kann.

Neue Nebengebühren sind im Postpaketverkehr in doppelter Hinsicht zugelassen worden. Einmal haben die Bestimmungs-Postverwaltungen das Recht erhalten, für die nicht rechtzeitig abgeforderten Postpakete eine nach den inneren Vorschriften festzusetzende Lagergebühr zu berechnen. Ferner darf für die von Zollfrankozetteln begleiteten Postpakete als Entgelt für die mit der Verzollung, der Rückrechnung der Zollbeträge usw. verbundene Mühewaltung von der die Verzollung bewirkenden Verwaltung eine Gebühr von höchstens 25 Cts. erhoben werden. Eine Anrechnung der auf nachzusendenden oder zurückzuleitenden Postpaketen haftenden Zollgebühren darf auch ferner stattfinden; doch verpflichtet die neue Postpaket-Übereinkunft die Vereinsverwaltungen, bei ihren Zollverwaltungen dahin zu wirken, daß diese Gebühren, soweit das nicht schon bisher geschehen ist, niedergeschlagen werden.

Die Zulassung schriftlicher Mitteilungen auf dem Abschnitte der Postpaketadresse ist künftig nur noch von der Gesetzgebung des Aufgabelandes abhängig. Die Versendung mehrerer Postpakete auf Grund einer Postpaketadresse kann in Zeiten besonders lebhaften Verkehrs von der Aufgabeverwaltung untersagt werden.

Im Falle der Unbestellbarkeit eines Postpakets hat der Absender nach der neuen Postpaket-Übereinkunft das Recht, den Verkauf der Sendung auf seine Kosten und Gefahr zu verlangen; er bleibt aber, wie bei preisgegebenen Sendungen, für die durch den Verkaufserlös etwa nicht gedeckten Portokosten, Auslagen usw. haftbar. Die auf Postpakete bezüglichen Nachfrageschreiben sind wie gleichartige Schreiben, die auf Einschreibsendungen Bezug haben, künftig nur noch im europäischen Verkehre zunächst an die Bestimmungs-Postanstalt zu richten.

Die Kartierung der Postpakete ist auf Antrag Deutschlands durch Wegfall der Spalten »Empfänger«, »Zahl der Postpaketadressen« und »Zahl der Zollinhaltserklärungen« in den Frachtkarten vereinfacht worden. Für den Fall, daß sich Vereinsverwaltungen über die summarische Kartierung der Postpakete verständigen, ist, ebenfalls auf Vorschlag Deutschlands, bestimmt worden, daß bei Verlust oder Beschädigung summarisch kartierter Sendungen der Ersatzbetrag von den beteiligten Verwaltungen zu gleichen Teilen zu tragen ist, wenn nicht festgestellt werden kann, auf welchem Gebiete der Verlust oder die Beschädigung eingetreten ist. Mit bezug darauf, daß die Postpakete gegenwärtig in der Regel einzeln von Land zu Land weitergegeben werden, und daß durch die an jeder Grenze von neuem vorzunehmende Kartierung manche Verzögerungen in der Überkunft der Sendungen entstehen, hatte Belgien angeregt, daß die Postpakete im europäischen Verkehr in der Regel in direkten, von einer Postanstalt des Aufgabegebiets auf eine Postanstalt des Bestimmungsgebiets zu fertigenden Kartenschlüssen ausgetauscht werden möchten. Der Kongreß verkannte die mit einem derartigen Kartierungsverfahren verbundenen Vorteile nicht, lehnte den Antrag aber schließlich ab, namentlich wegen der Schwierigkeit der Abrechnung über die den Zwischenverwaltungen zustehenden Gebührenanteile.

E. Postauftrags-Übereinkommen.

Ein Vorschlag Schwedens, daß die einzuziehenden Beträge im Postauftragsformulare nicht mehr in der Währung des Bestimmungslandes, sondern, um Übereinstimmung mit dem Paketnachnahmeverkehre herbeizuführen, in der Währung des Aufgabelandes angegeben werden möchten, fand keine Mehrheit, doch wurde bestimmt, daß sich die Vereinsverwaltungen über

die Ausstellung der Postaufträge in einer anderen Währung als der des Bestimmungslandes verständigen können. Auf Antrag Deutschlands wurde zugelassen, daß der Absender eines Postauftrags die ganze Sendung oder einen Teil der Anlagen zurückziehen, auch irrtümliche Angaben auf dem Postauftragsformulare richtig stellen kann; derartige Anträge unterliegen denselben Förmlichkeiten wie Anträge wegen der Zurückziehung oder der Änderung der Aufschrift von Briefsendungen. Ein Vorschlag Italiens, bei Postaufträgen zum Protest Teilzahlungen zuzulassen, wurde abgelehnt; ebensowenig fand ein zweiter Vorschlag Italiens, Postaufträge mit Zinsscheinen, Dividendenscheinen und ähnlichen Wertpapieren unter Wertangabe zuzulassen, eine Mehrheit.

Das Postauftragsformular wird künftig aus zwei Teilen bestehen. Der erste Teil (Hauptteil) entspricht dem bisherigen Postauftragsformulare. Der zweite Teil, ein abtrennbarer Abschnitt, soll zum Nachweise der Erledigung des Postauftrags dienen und den bisher von der Bestimmungs-Postanstalt beizufügenden Abrechnungszettel ersetzen. Auf dem Abschnitte hat der Absender seine Adresse, den Tag der Absendung des Postauftrags und die Namen der Zahlungspflichtigen selbst anzugeben. Die Bestimmungs-Postanstalt vermerkt bei jedem Namen, ob der Betrag eingelöst ist oder nicht, und gibt zutreffendenfalls an, welche Gebühren von dem eingezogenen Betrag abzuziehen sind, und wie hoch sich der durch Postanweisung zu übermittelnde Betrag beläuft; alsdann wird der Abschnitt, wie bisher der Abrechnungszettel, nebst der Postanweisung oder den nicht eingelösten Wertpapieren behufs Aushändigung an den Absender an die Aufgabe-Postanstalt des Postauftrags übersandt.

F. Zeitungs-Übereinkommen.

Die Bestimmung, daß Änderungen des Preises von Zeitungen keine rückwirkende Kraft haben, ist zur Verhütung von Irrtümern dahin ergänzt worden, daß veränderte Preise nur für solche Bestellungen gelten, die nach dem Bekanntwerden der Preisänderung bei der Absatz-Postanstalt erfolgt sind. Ein von der Kommission auf Vorschlag Ungarns gefaßter Beschluß, daß bei Berechnung der Zeitungserlaßpreise die Transitgebühren künftig außer Betracht zu bleiben hätten, und daß demzufolge die Erlaßpreise für die ausländischen Verwaltungen nicht höher sein dürften als die für inländische Bezieher geltenden Preise, wurde vom Plenum des Kongresses nicht bestätigt, nachdem Belgien erklärt hatte, daß es bei Annahme der neuen Bestimmung vom Postzeitungsdienste zurückzutreten genötigt sein würde. Bestellungen auf Zeitungen, die vorübergehend oder in unbestimmten Zwischenräumen erscheinen, sind künftig auch für andere als die gewöhnlichen Bezugszeiten zulässig; auch können sich die Verwaltungen über die Zulassung von kürzeren Bezugszeiten (14 Tage, 1 Monat, $1^1/_2$ Monat, 2 Monat. $2^1/_2$ Monat) verständigen. Die Bestimmung, daß diese kürzeren Bezugszeiten mit dem laufenden Vierteljahr endigen müssen, ist in Wegfall gekommen. Zur Beschleunigung der Abrechnung über die Zeitungsgelder ist vereinbart worden, daß außer der, wie bisher, spätestens am 20. des zweiten Monats im Vierteljahr abzusendenden Zeitungsrechnung im dritten Monate des Vierteljahrs erforderlichenfalls eine Nachtragsrechnung aufgestellt werden kann.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der durch den Postkongreß in Rom vereinbarten Verträge und Vollzugsordnungen ist auf den 1. Oktober 1907 festgesetzt worden. Doch war man einverstanden, daß jedes Land

die auf die Postkarten mit Ansicht bezüglichen Beschlüsse nach vorgängiger Mitteilung an das Internationale Bureau des Weltpostvereins schon vor dem genannten Zeitpunkt anwenden dürfe.

Als nächsten Kongreßort hatten die Vereinigten Staaten von Amerika Melbourne vorgeschlagen mit der Begründung, daß ein Weltpostkongreß erst einmal außerhalb Europas stattgefunden habe, obwohl der Verein den ganzen Erdball umfasse. Die Mehrheit entschied sich jedoch für Abhaltung des nächsten Kongresses in Europa und bestimmte auf Vorschlag Frankreichs Madrid als nächsten Kongreßort, ein Beschluß, der von dem Vertreter Spaniens mit freudiger Genugtuung begrüßt wurde. Da ein Kongreß binnen fünf Jahren nach dem Inkrafttreten der Beschlüsse des vorhergehenden Kongresses zusammentreten soll, wird sich der nächste Weltpostkongreß voraussichtlich im Jahre 1912 versammeln.

Das Haupt-Telegraphenamt in Berlin.

Von Telegraphendirektor Kehr in Berlin.

(Schluß.)

Verkehrsumfang.

Über die Entwickelung des Telegrammverkehrs in den ersten Jahren des Bestehens der elektrischen Telegraphie fehlen nähere Angaben. Im Jahre 1853 belief sich der Verkehr der Zentral-Telegraphenstation auf 48 834 Telegramme, d. h. auf 28 v. H. des Gesamtverkehrs der in Preußen damals vorhandenen 53 Telegraphenstationen. Fünf Jahre später (1858) stellte sich der Verkehr der Zentralstation auf 110 975 Telegramme, d. h. auf 21,89 v. H. des Gesamtverkehrs der damals vorhandenen 109 Stationen. Im Jahre 1866, nachdem sich das Telegraphengebiet erheblich erweitert hatte, wurden bei der Zentralstation 1 612 503 Telegramme verarbeitet, d. h. 19 v. H. des Gesamtverkehrs der damals vorhandenen 646 Stationen.

Im Jahre 1904 bearbeitete das Haupt-Telegraphenamt, wenn man die Durchgangstelegramme nur einmal zählt, 10 644 070 Telegramme. Das sind 23,8 v. H. der nach der allgemeinen Statistik bei den 20 442 Telegraphenanstalten des Reichs-Telegraphengebiets verarbeiteten 44 708 808 Telegramme.

Der Telegrammverkehr des Haupt-Telegraphenamts hat demnach mit der allgemeinen Entwickelung des Telegraphenverkehrs nicht nur Schritt gehalten, sondern ist sogar vorausgeeilt.

Das Anwachsen des Verkehrs war, wie die Kurve (Fig. 7) erkennen läßt, im ganzen ziemlich gleichmäßig. Ein Stillstand und Rückgang war nur im Jahre 1902 zu verzeichnen.

In den einzelnen Monaten des Jahres schwankt der Verkehr ziemlich bedeutend. Die Monate März bis Oktober zeigen eine steigende, die Monate November bis Februar eine fallende Bewegung (Fig. 8). Zwischen den Ergebnissen für Oktober und Februar bestand im Jahre 1905 ein Unterschied von 645 482 (täglich im Durchschnitte 15 713) Telegrammen.

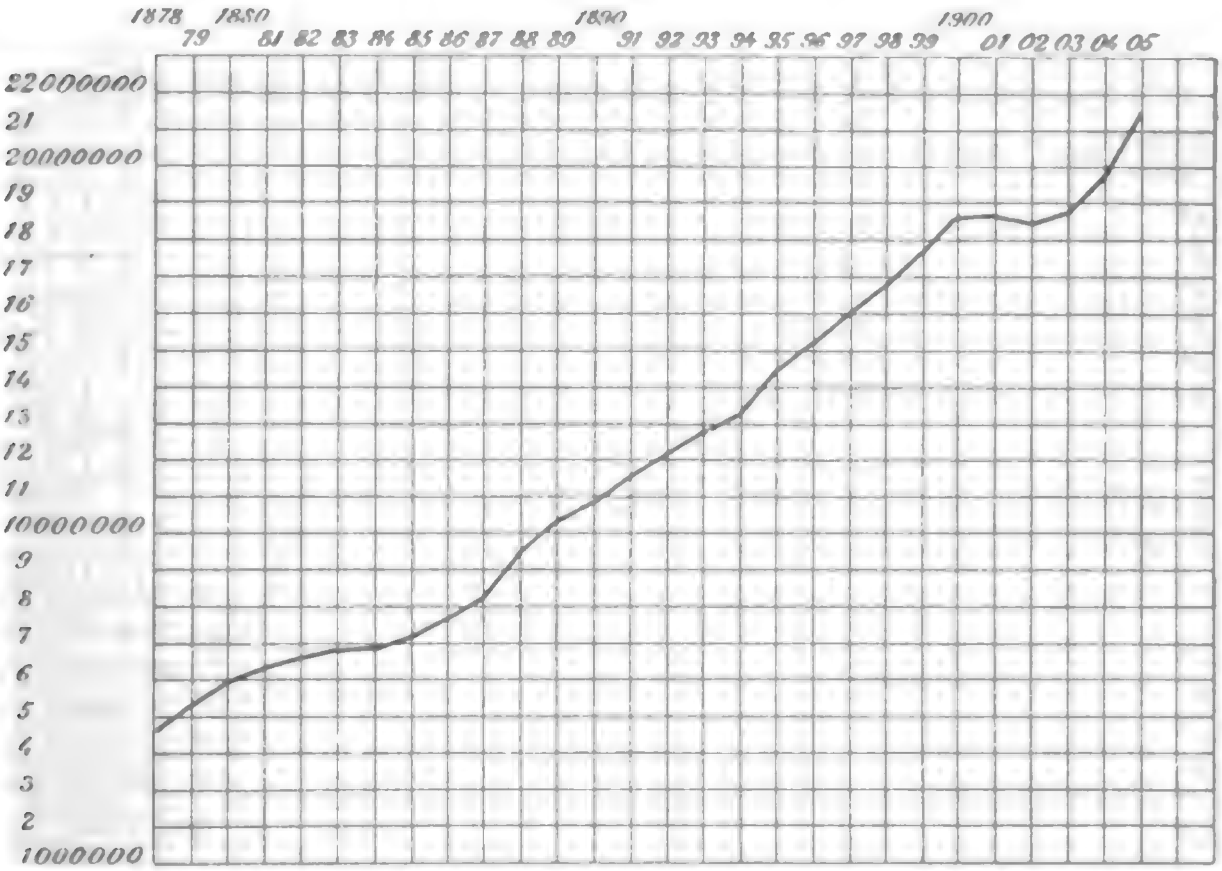
Die höchste bis jetzt erreichte Tagesleistung waren 81 692 Telegramme am 12. Oktober 1905.

Unter diesen waren:

1.	beim Haupt-Telegraphenamt aufgegeben	2 733	Telegramme,
2.	von anderen Stadtämtern zugeführt ...	16 365	-
3.	vom Haupt-Telegraphenamte bestellt ..	3 084	-
4.	den Stadt-Bestellanstalten zugeführt ...	13 908	-
5.	im Durchgange bearbeitet (aufgenommen und weiter befördert, je besonders gerechnet)	45 602	-
	mithin Gesamtleistung....	81 692	Telegramme.

Unter den Telegrammen befinden sich viele, die eine besondere Behandlung erfordern. Dahin gehören die Staats-, Dienst- und dringenden Telegramme, die Feldtelegramme, die Kreistelegramme, die Berner Meldungen, die Preß-, die Kollekt- und die Preßkollekt-Telegramme, die Wahltele-

Fig. 7.



gramme, die Telegramme für die von den Zeitungen gemieteten Leitungen, die Unfallmelde-Telegramme, die Wetter- und Wasserstandsbeobachtungen, die Eisberichte, die Marktberichte sowie die durch Fernsprecher und Ferndrucker beförderten Telegramme.

Die Zahl der vorkommenden Betriebsversehen (Entstellungen) ist verhältnismäßig gering. Nach einer im Jahre 1904 gemachten Feststellung entfiel je 1 Fehler

auf 5 372 Telegramme beim Morsebetrieb,
auf 9 130 Telegramme beim Klopferbetrieb und
auf 23 874 Telegramme beim Hughesbetriebe.

Dies ergibt:

0,019 Fehler auf 100 Telegramme beim Morseapparat,
0,011 - - - - Klopfer- und
0,004 - - - - Hughesapparate.

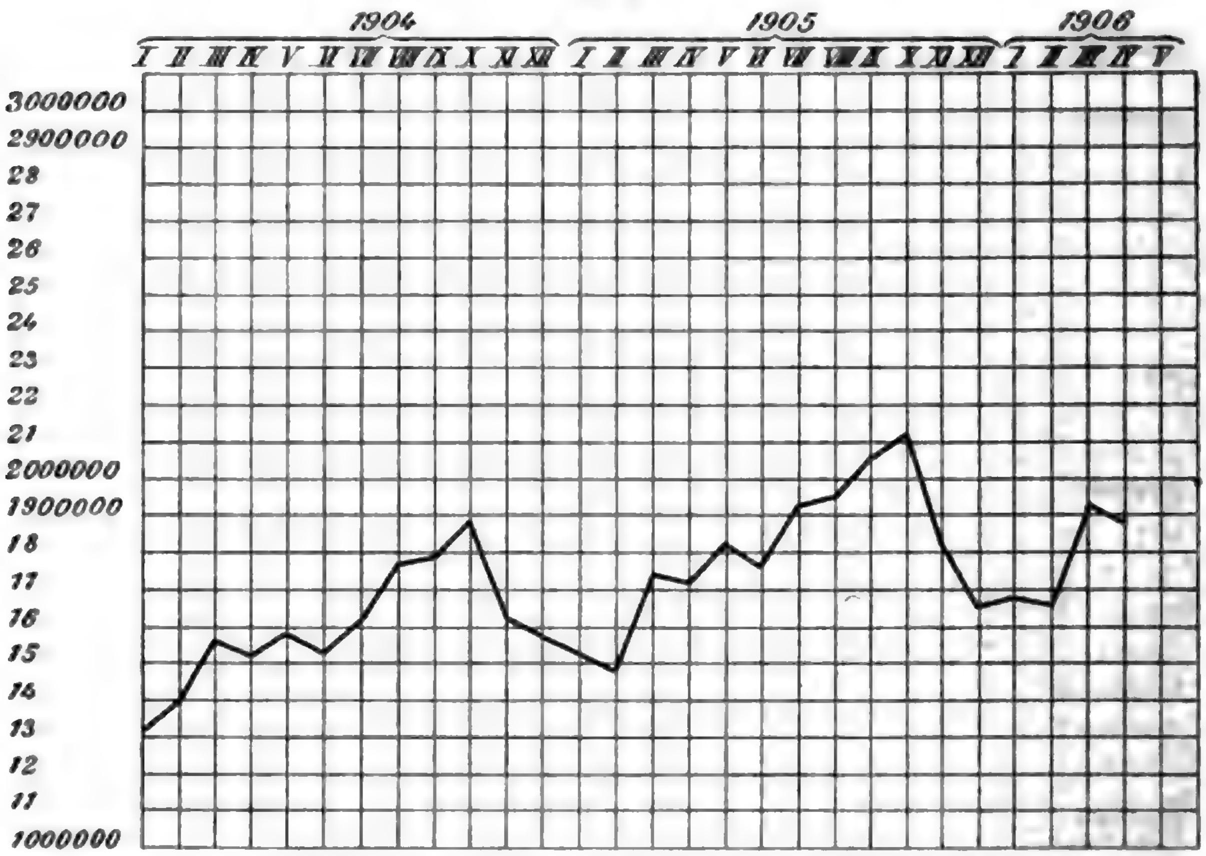
Das ist unter allen Umständen ein sehr günstiges Ergebnis. Überdies ist trotz erheblicher Zunahme des Telegrammverkehrs in den letzten Jahren die Zahl der Versehen erheblich zurückgegangen.

Es kamen Versehen vor:

1900	bei rund	18,6	Millionen Telegrammen	in	2 943	Fällen,
1901	- -	18,7	-	-	2 562	-
1902	- -	18,5	-	-	2 766	-
1903	- -	18,8	-	-	2 500	-
1904	- -	19,9	-	-	2 490	-
1905	- -	21,7	-	-	1 507	- .

Dabei hat die Schnelligkeit der Beförderung in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Während im Jahre 1902 der Aufenthalt, den ein Telegramm unter normalen Verhältnissen beim Haupt-Telegraphenamte hatte,

Fig 8.



noch 30 Minuten betrug, beträgt er nach neueren Feststellungen nur noch durchschnittlich 9 bis 10 Minuten. Diese Abkürzung des Aufenthalts ist zum größten Teile der schnellen Beförderung der Telegramme durch die Hausrohrpost (vgl. S. 413) zu verdanken.

Amtsvorsteher.

In den ersten Jahren des Bestehens der früheren Zentral-Telegraphenstation wurde die Beaufsichtigung des Betriebs durch den Vorstand der Telegraphendirektion (Zentralbehörde) und durch dessen Beauftragte ausgeübt. Durch Verfügung vom 2. Januar 1851 wurde dann der Telegraphenassistent Bothe mit den Vorstehergeschäften beauftragt. Diese Verfügung lautete:

»Wenngleich bis jetzt in bezug auf die obere Zentrale des Dienstbetriebs in den einzelnen Abteilungen der Zentralstation usw. noch keine definitive Bestimmung erfolgt ist, die endliche Regelung dieser Angelegenheiten sich auch wohl noch auf einige Zeit hinausschieben wird, so erscheint es doch zweckmäßig, wegen vorläufiger Einrichtung einer solchen Zentrale schon jetzt die geeigneten Maßnahmen zu treffen. Demzufolge beauftragen wir Sie bis auf weiteres mit derselben und teilen Ihnen in nachstehendem diejenigen Punkte mit, innerhalb welcher die Dienstobliegenheiten wie die Befugnisse, welche aus der hier in Rede stehenden Funktion entspringen, ihre Begrenzung finden.

Der Ihrer Aufsicht anvertraute Bereich erstreckt sich auf:

die einzelnen Abteilungen der Zentralstation,
die Annahmeexpedition,
die Botenstube,
die Waschküche,
die mechanische Werkstatt.

Gegenstand Ihrer Kontrolle ist im allgemeinen die Beachtung der für alle Beamten geltenden Bestimmungen: daß die festgesetzten Dienststunden von denselben innegehalten werden; daß die Beamten stets an den ihnen angewiesenen Posten zu finden sind; daß sie im Dienste die vorgeschriebene Uniform tragen; daß in den Dienstlokalen kein Tabak geraucht, und daß überall die gehörige Reinlichkeit nicht vermißt wird. In letzterer Beziehung ist die Tätigkeit des angestellten Hauswärters zu überwachen.

In bezug auf die einzelnen Teile des Ihnen überwiesenen Aufsichtsbezirks werden folgende spezielle Bestimmungen gegeben.

1. Abteilungen der Zentralstation.

Es ist darauf zu sehen, daß der Dienst zur festgesetzten Zeit beginnt und nicht vor Ablauf derselben geschlossen, sowie daß derselbe sowohl in bezug auf die Technik als auf die Expedition nach den darüber bestehenden Vorschriften gehandhabt wird, zu welchem Zwecke Ihnen auch die Einsicht in die Depeschenjournale gestattet ist. Ferner haben Sie nach Möglichkeit dahin zu wirken, daß in bezug auf das Formale des Telegraphierens überall eine vollkommene Gleichförmigkeit herbeigeführt wird, so daß nicht z. B. ein auf irgend einer Station angenommener Usus einer andern unbekannt sein und bei dieser Zweifel veranlassen kann. Tritt eine Unterbrechung in der Leitung oder eine Störung in den Apparaten ein, so ist die Ursache derselben, soweit dies von hier aus möglich, zu ermitteln, ebenso ist bei Entdeckung von andern Mängeln auf den Linien und bei unverständlich ankommenden Depeschen usw. sogleich die nötige Recherche anzustellen und das Erforderliche zur Abstellung resp. Rektifizierung zu veranlassen.

In den beiden letzteren Fällen erhält die Direktion Meldung von dem Resultat der angestellten Ermittlungen. Den Beamten werden Sie ebenso in der Behandlung der Apparate wie bei der Expedition erforderlichenfalls belehrend zur Seite stehen, auch überall da, wo das Bedürfnis sich zeigt, und wo ein ordnungsmäßiger Dienstbetrieb gefährdet erscheint, persönlich tätig eingreifen. Der letzte Zweck Ihrer Wirksamkeit ist stets die prompte und fehlerfreie Beförderung der

Depeschen. Daß keinerlei Mißbrauch oder Verschwendung des Materials stattfinden darf, und daß auch darauf gebührend zu achten ist, versteht sich von selbst. Um Sie über den Stand des Beamtenpersonals stets orientiert zu erhalten, werden alle infolge von Versetzungen ankommenden oder abgehenden Beamten der Zentralstation sich auch bei Ihnen melden, und die Konzepte der Verfügungen, welche Versetzungen hiesiger Beamten betreffen, Ihnen vorgezeigt werden.

2. Annahmeexpedition.

In der Annahmeexpedition ist darüber zu wachen, daß die Abfertigung des Publikums stets prompt und befriedigend erfolgt. Wenn bei großem Andrange des Publikums sich das Bedürfnis einer Unterstützung der Annahmebeamten herausstellt, so haben Sie auch hier persönlich mit einzugreifen. Außerdem liegt Ihnen ob, dem Andrang insoweit zu wehren, daß nicht dadurch die nötige Übersicht und die ruhige und sichere Abfertigung der einzelnen Aufgeber erschwert wird.

3. Botenstube.

Es unterliegt Ihrer Aufsicht, daß die Boten nicht aus Anlaß von abzutragenden Depeschen unnötig lange sich aus der Botenstube entfernt halten, daß die Beamten sich ruhig und anständig in derselben verhalten, und daß diese sich stets in einem reinlichen Zustande befindet.

4. Waschküche.

Der mit dem Reinigen und Ansetzen der Batterien beauftragte Beamte steht unter Ihrer speziellen Aufsicht. Sie haben darauf zu sehen, daß derselbe den ihm über seine Dienstobliegenheiten gegebenen Instruktionen stets pünktlich nachkommt.

5. Mechanische Werkstatt.

Die Einrichtung einer mechanischen Werkstatt in der Zentralstation ist nunmehr so weit vollendet, daß vom 1. Januar cr. ab ein regelmäßiger Dienstbetrieb in derselben eintreten kann, und es sind daher auch die nötigen Instruktionen für den angestellten Mechaniker entworfen worden. Nach denselben sind die Dienststunden des letzteren morgens von 8 bis 1 Uhr und nachmittags von 3 bis 7 Uhr festgesetzt; Sie haben sich davon Überzeugung zu verschaffen, ob dieselben pünktlich inne gehalten und zu dienstlichen Zwecken verwandt werden. Ebenso werden Sie das von dem Mechaniker zu führende Journal und Register kontrollieren, um festzustellen, daß die Führung desselben in Gemäßheit der darüber gegebenen Instruktion, in welche Ihnen Einsicht zu gestatten ist, erfolgt. Die Richtigkeit der Angaben des Werkführers in dem Register haben Sie in demselben durch entsprechenden Vermerk in der Kolonne Bemerkung nach vorangegangener Prüfung zu bescheinigen.

Von allen in Ausübung der Ihnen hiermit übertragenen Funktionen wahrgenommenen Unregelmäßigkeiten und Pflichtwidrigkeiten der Beamten haben Sie dem Vorsitzenden der Telegraphendirektion resp. dessen Stellvertreter zur weiteren Veranlassung Meldung zu machen.

Außer diesen in vorstehendem näher bestimmten Funktionen übertragen wir Ihnen auch die Verwaltung der Batteriebedürfnisse für die Zentralstation. Sie haben dieselben auf Grund besonderer Bestellzettel von den betreffenden Lieferanten zu entnehmen, die Materialien usw. in bezug auf ihre Beschaffenheit zu prüfen und für ihre sichere Aufbewahrung Sorge zu tragen. Die Führung des Konto über die Naturaleinnahme und -ausgabe der Batteriebedürfnisse nach Maßgabe der bestehenden Instruktionen sowie die Ermittlung und Feststellung des monatlichen Verbrauchsquantums unter Zuziehung des betreffenden Unterbeamten gehören mit zu Ihren Dienstobliegenheiten. Endlich haben Sie sich der Ausführung aller derjenigen Aufträge zu unterziehen, welche mündlich oder schriftlich von dem Telegraphendirektor resp. dessen Stellvertreter Ihnen erteilt werden.«

Berlin, den 2. Januar 1851.

Königl. Telegraphendirektion.

An den Königl. Telegraphenassistenten Herrn Bothe hier.

Durch eine weitere Verfügung wurde angeordnet, daß die Beseitigung technischer Mängel dem technischen Assistenten der Zentralbehörde vorbehalten bleiben sollte.

Eine Strafbefugnis war dem Vorsteher der Zentralstation anfangs noch nicht erteilt worden. Er erhielt sie erst, als auf Grund gesetzlicher Vorschrift vom 21. Juli 1852 allen Stationsvorstehern die Befugnis erteilt wurde, Geldbußen bis zu 9 Mark oder in den zulässigen Fällen Gefängnisstrafe bis zu 3 Tagen zu verhängen.

Die ersten Vorsteher wechselten häufig. Im Jahre 1854 stand die Zentralstation unter Leitung des Stationsvorstehers Engel. Am 1. Mai 1855 übernahm die Amtsleitung einstweilig der Baumeister Altgelt. Bei dessen Amtsübernahme wurden die Verhältnisse durch die nachstehende Dienstanweisung geregelt.

Dienstanweisung für den Vorstand der Telegraphen-Zentralstation in Berlin.

§ 1.

Die Telegraphen-Zentralstation wird, mit Rücksicht auf ihren Umfang und ihre Wichtigkeit in technischer Beziehung, von einem geprüften Staatsbaubeamten verwaltet, dem das zum ordnungsmäßigen Dienstbetrieb erforderliche Personal seitens der Telegraphendirektion zugeteilt wird.

§ 2.

Die Arbeitsstunden regelt ein im Vorstand aufgestellter, von der Telegraphendirektion genehmigter Geschäftsplan.

§ 3.

Der Vorstand handhabt die Disziplin innerhalb der Grenzen der Instruktion vom 14. August 1853.

§ 4.

Die Zentralstation bildet den Sitz einer Telegraphen-Linieninspektion, welche im Range den übrigen Inspektionen der Linie koordiniert, dagegen in bezug auf die Regelung des Depeschenganges denselben präordiniert ist.

In dieser Stellung hat der Vorstand der Zentralstation

1. die für die Stationen der einzelnen Linien seitens ihrer Inspektoren erlassenen Instruktionen, so weit solche nicht durch die Dienstanweisung für die telegraphische Korrespondenz auf den Linien des Deutsch-Österreichischen Telegraphenvereins bedingt sind, zu prüfen, zu berichtigen, möglichst in gleichförmige Übereinstimmung zu bringen und demnächst der Telegraphendirektion zur Genehmigung zu unterbreiten.
2. Hiernach hat derselbe als Vorstand der Hauptübertragungsstation den Depeschengang nach allen Richtungen hin zu regeln, die vorteilhaftesten Speditionswege zu ermitteln, eventuell zu bestimmen und die zweckmäßigsten Verbindungen anzuordnen. Den desfallsigen Anordnungen des Vorstehers der Zentralstation haben die übrigen Inspektionen unweigerlich Folge zu leisten.
3. Unregelmäßigkeiten und Dienstvernachlässigungen auf den Stationen, die sich beim Depeschenverkehr als solche von hier unzweifelhaft erkennen lassen, hat der Vorstand der Zentralstation sofort zur Kenntnis der vorgesetzten Inspektion und gleichzeitig zur Kenntnis der Direktion zu bringen.

§ 5.

Der Vorstand der Zentralstation hat den Vorstand des technischen Bureaus für die Dauer seiner Abwesenheit zu vertreten. Um den ersteren hierzu jederzeit in den Stand zu setzen und ihm namentlich die für die zentrale Regulierung des Betriebs erforderliche Kenntnis von dem Zustand aller Leitungen, der Ausrüstung aller Stationen und dem Stande der Neuanlagen zu gewähren, soll derselbe von allen laufenden Geschäften des technischen Bureaus, durch Vorlegung der hierauf bezüglichen Ministerialreskripte, Direktionsverfügungen und Berichte der Linieninspektoren, Bauführer und Stationen usw. in Kenntnis erhalten werden.

§ 6.

Außer den im vorstehenden angegebenen besonderen Funktionen hat der Vorstand der Zentralstation alle diejenigen Geschäfte wahrzunehmen, welche durch bereits bestehende oder noch zu erlassende Instruktionen usw. den übrigen Linieninspektoren resp. Stationsvorstehern zur Besorgung vorgeschrieben sind.

Namentlich liegt demselben ob:

a) die Beaufsichtigung und Instandhaltung sämtlicher Leitungen von der Zentralstation durch die Stadt bis zu den Bahnhöfen sowie die Kontrolle des zu dem Zwecke angestellten Leitungswächters;
b) die Beaufsichtigung und Instandhaltung der Berlin–Charlottenburger Telegraphenlinie nnd die Verwaltung der Schloßstation zu Charlottenburg, deren Betrieb von dem Personal der Zentralstation mit besorgt wird;
c) die Einrichtung und Unterhaltung des technischen Apparatsystems nach spezieller Anleitung des Vorstandes der Direktion;
d) die Beaufsichtigung der Lokal-Depeschenexpedition und die Regelung des Dienstbetriebs bei derselben, mit Rücksicht auf die ihr obliegende Kontrolle der Boten;
e) die Handhabung der Disziplin, welche, wie im § 3 erwähnt, der Vorstand der Zentralstation über die ihm untergebenen Beamten nach Maßgabe der Instruktion vom 14. August 1853 auszuüben

hat, umfaßt zunächst die Sorge für die pünktliche Erfüllung aller Dienstpflichten der untergebenen Beamten, die zur Sicherung, prompten Ausübung und Förderung des Dienstes durch bereits erlassene oder noch zu erlassende Verfügungen denselben bereits auferlegt worden sind, oder ihnen noch auferlegt werden sollten. Demnächst erstreckt sich die Wirksamkeit des Vorstehers in dieser Beziehung auf die Überwachung des Verhaltens der Beamten in und außer dem Dienste, auf ihre Uniformierung, auf die Bewachung des Depeschengeheimnisses, ferner auf Ordnung, Ruhe, Abwendung von Feuersgefahr und Reinlichkeit im allgemeinen, sowie endlich auf die Beseitigung äußerer Störungen und die Herbeiführung von Sicherheit gegen Beeinträchtigungen nach außen.

§ 7.

Der Vorstand der Zentralstation hat namentlich strenge darauf zu halten, daß außer seinen unmittelbaren Vorgesetzten niemand die Zentralstation betritt, oder mit den Beamten derselben während der Dienststunden verkehrt; daß kein Unbefugter von den aufgegebenen oder angekommenen Depeschen Einsicht nimmt oder Kenntnis erhält, und daß kein Beamter der Direktion behufs Erledigung von Dienstsachen sich um Auskunft an einen Beamten der Zentralstation wendet. Eine solche Auskunft darf nur von dem Vorstande der Zentralstation oder in dessen Abwesenheit von dem stellvertretenden Oberbeamten und auch nur in dem Falle erteilt werden, wenn der Beamte der Direktion sich durch Vorlegung des ihm zugeschriebenen desfallsigen Schriftstücks als hierzu berechtigt ausweist. Zur Besichtigung der Zentralstation durch Fremde ist jedesmal die Erlaubnis des Vorstandes der Direktion einzuholen.

§ 8.

In seiner Eigenschaft als Rendant der Zentralstation hat der Vorstand derselben zu besorgen:

a) die Kontrolle der Buch- und Kassenführung bei der hiesigen Annahmeexpedition; die monatliche sowie die extraordinär jährlich mindestens einmal abzuhaltende Revision derselben, nach Maßgabe des Abschnitts VI der Dienstinstruktion. Die darüber aufzunehmenden Kassenrevisionsverhandlungen sind der Telegraphendirektion vorzulegen;
b) die monatliche Abrechnung mit der Haupt-Telegraphenkasse über Einnahme und Ausgabe und die Beschaffung vollständiger und vorschriftsmäßiger Rechnungs-Justifikatorien.

    Die Zahlung der Gehälter an die Beamten der Zentralstation, welche bisher der Kassierer besorgte, geht auf den Vorstand derselben über;
c) die Beschaffung und Verwaltung der Bureaubedürfnisse, sowie die Führung der vorgeschriebenen Kontos nach Anleitung des Abschnitts VIII der Dienstinstruktion;
d) die Beschaffung, Unterhaltung und Verwaltung des gesamten Inventarii der Zentralstation innerhalb der durch die Dienstinstruktion Abschnitt X vorgeschriebenen Grenzen.

    Die Führung des Haupt-Inventarienregisters geht von der Telegraphendirektion auf die Zentralstation über;
e) die Führung des Registraturwesens nach Vorschrift der Bestimmungen vom 3. September 1849;

f) den Erlaß usw. von besonderen, der Telegraphendirektion zur Genehmigung vorzulegenden Instruktionen für die einzelnen Abteilungen der Zentralstation, die Vorschläge zur Festsetzung des Beamtenbedürfnisses für dieselbe, die zweckmäßige Verwendung der Arbeitskräfte und die Sorge für Stellvertretungen bei den einzelnen Abteilungen der Zentralstation.

§ 9.

Endlich hat der Vorstand der Zentralstation alle diejenigen Aufträge auszuführen, welche ihm von dem Vorstande der Telegraphendirektion mündlich oder schriftlich noch besonders zur Erledigung zugeteilt werden sollten.

Berlin, den 1. Mai 1855.

Königliche Telegraphendirektion.

gez. Nottebohm.

Nach dieser Anweisung, die dem Vorsteher der Zentralstation in manchen Dingen ein Übergewicht über die übrigen Telegraphenstationen verlieh, wurde das Amt bis zur Vereinigung der Telegraphie mit der Post verwaltet. Von da ab wurde das Haupt-Telegraphenamt allen übrigen Verkehrsanstalten gleichgestellt.

An der Spitze des Amtes standen:

1855 bis 1858 Telegrapheninspektor Bothe, der die Amtsleitung schon als Assistent gehabt hatte,
1859 bis 1863 Telegrapheninspektor Richter,

1./4. 1863 bis 31./12. 1864	Telegrapheninspektor	Rother,
1./1. 1865 bis 30./6. 1865	-	Hentschel,
1./7. 1865 bis 31./3. 1866	-	Zappe,
1./4. 1866 bis 31./12. 1868	-	Cunio,
1./1. 1869 bis 31./12. 1875	-	von Rumohr,
1./1. 1876 bis 30./9. 1883	Postrat	Oxford,
1./10. 1883 bis 7./1. 1891	Telegraphendirektor	Pröll,
1./2. 1891 bis 31./3. 1903	-	Ehlers,
seit 1./4. 1903	-	Kehr.

Einige dieser Herren haben später in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung höhere Dienststellen bekleidet: von Rumohr war später Postrat in Cassel, Bothe von 1876 bis 1884 Ober-Postdirektor in Metz, Richter von 1876 bis 1879 Ober-Postdirektor in Aachen, Cunio von 1878 bis 1893 Ober-Postdirektor in Dresden, Gumbinnen und Stettin. Seit 1. Januar 1870 ist der jeweilige Vorsteher des Haupt-Telegraphenamts zugleich Vorstand der beim Haupt-Telegraphenamt eingerichteten Indo-Telegraphenstation (London–Teheran).

Verkehrsbedeutung des Haupt-Telegraphenamts.

Das Haupt-Telegraphenamt war schon im Jahre 1876 bei Vereinigung der Telegraphie mit der Post die größte Verkehrsanstalt im deutschen Reichs-Post- und Telegraphengebiete. Es marschiert auch heute noch an der Spitze der deutschen Verkehrsanstalten, ja noch mehr, es ist nächst den Zentral-Telegraphenämtern in London und Paris die größte Telegraphenanstalt der Welt. Das Haupt-Telegraphenamt bildet den Mittelpunkt für den großen inländischen und den ausländischen Telegrammverkehr im Deutschen Reiche. Von den inländischen Verbindungen sind

die wichtigsten diejenigen nach Hamburg, Frankfurt (Main), Königsberg (Pr.), Breslau, Leipzig, Dresden, Cöln, Emden. Von den ausländischen Verbindungen sind besonders hervorzuheben diejenigen nach Bayern und Württemberg sowie die nach Amsterdam, Antwerpen, Basel, Brüssel, Budapest, Bukarest, Kristiania, Constantinopel, Fredericia, Karlsbad, Kiew, Kopenhagen, Lemberg, Libau, London, Mailand, Malmö, Moskau, Odessa, Paris, Petersburg, Prag, Riga, Rom, Rotterdam, Stockholm, Teheran, Warschau, Wien. Dem Verkehre nach ergibt sich die Reihenfolge: London, Wien, Paris, Budapest, München, Petersburg, Prag, Odessa usw.

Für den Telegrammverkehr von Berlin und seinen Vororten war das Haupt-Telegraphenamt von jeher die einzige Zentralstelle. Abgesehen vom Börsenverkehre werden auch heute noch sämtliche bei den Berliner Verkehrsanstalten aufgegebenen Telegramme dem Haupt-Telegraphenamte zur Weiterbeförderung zugeführt. Auch die von außerhalb ankommenden Telegramme für Berlin und seine Vororte gehen mit Ausnahme des Börsenverkehrs

Fig. 9



sämtlich über das Haupt-Telegraphenamt. An der Bestellung der angekommenen Telegramme nimmt das Haupt-Telegraphenamt am Tage nur insoweit teil, als die Empfänger im Umkreise von etwa 600 m wohnen. Die übrigen Telegramme werden tagsüber den Stadt- und Vorortsbestellämtern durch Rohrpost oder telegraphisch zur Bestellung zugeführt. An der Nachtbestellung beteiligen sich außer dem Haupt-Telegraphenamte nur einige wenige Stadt-Telegraphenanstalten und Eisenbahn-Telegraphenstationen bis 12 Uhr nachts, während später die Bestellung der Telegramme für ganz Berlin durch das Haupt-Telegraphenamt und für Charlottenburg durch das Postamt 2 daselbst ausgeführt wird.

Von ganz besonderer Bedeutung ist das Haupt-Telegraphenamt für den Durchgangsverkehr. Es gilt als Zentral-Vermittelungsstelle für den Durchgangsverkehr der größeren Verkehrsanstalten im Inland und zahlreicher Hauptstädte Europas. Der Durchgangsverkehr macht über die Hälfte des

Gesamtverkehrs aus. Dem Haupt-Telegraphenamte liegt die tägliche Abgabe des Uhrenzeichens an sämtliche mit ihm verbundenen inländischen Telegraphenanstalten ob, die ihrerseits die Weitergabe desselben an die nicht unmittelbar mit dem Haupt-Telegraphenamte verbundenen Telegraphenanstalten sowie auch an Uhrmacher und sonstige Interessenten vermitteln. Das Haupt-Telegraphenamt führt außerdem die regelmäßigen Messungen in sämtlichen von Berlin ausgehenden oberirdischen und unterirdischen Telegraphenleitungen aus und bearbeitet die in Telegraphensachen vorkommenden Nachforschungen und Untersuchungen. Ferner liegt dem Amte die Leitung und Überwachung des Betriebs bei der Telegraphenbetriebstelle im Königlichen Schlosse ob

Dem Haupt-Telegraphenamt ist übertragen die bauliche Instandhaltung der eigenen Diensträume und derjenigen des Haupt-Fernsprechamts sowie die Sorge für Reinigung, Heizung und Beleuchtung der Räume bei beiden Ämtern.

In bezug auf die Personalverwaltung liegt dem Haupt-Telegraphenamt ob:

1. die Bearbeitung der Personalien von

1783	Beamten,
253	Unterbeamten und
24	Scheuerfrauen
zusammen 2060	Personen;

2. die Annahme sämtlicher jugendlicher Telegrammbesteller für ganz Berlin (z. Z. rund 480) und die Bearbeitung ihrer Personalien bis zur Annahme als Postbote, sowie die Ausbildung der Unterbeamten im Radfahrdienste für ganz Berlin und die Abhaltung sämtlicher Prüfungen im Radfahren (jährlich rund 700);
3. die Ausbildung der Postbeamten in der Telegraphie für den Ober-Postdirektionsbezirk Berlin;
4. die Annahme und die Ausbildung der Dienstanfänger für Telegraphie für den Bezirk Berlin;
5. die Ausbildung der Beamten in der Bedienung der Hughesapparate und der sonstigen Apparate, die besondere Unterrichtskurse erfordern;
6. die Abhaltung der sämtlichen durch die Ausbildung unter 3 bis 5 erforderlichen Prüfungen. Es kommen hierbei jährlich im Durchschnitt in Frage:

   220 Prüfungen für Postbeamte,
   120 - von Dienstanfängern für Telegraphie,
   88 Hughesprüfungen.

Das Haupt-Telegraphenamt bildet die Stelle, aus der fast sämtliche männliche Beamte entnommen werden, die nötig sind:

a) für den Telegraphen- und Fernsprechbau im Bezirke Berlin;
b) zur Ergänzung der Bureaubeamten II. Klasse für Telegraphie- und Fernsprechwesen bei der Ober-Postdirektion Berlin;
c) für das Telegraphenamt Börse;
d) für die Fernsprechämter im Bezirke Berlin.

Es liegt auf der Hand, daß durch die ununterbrochene Abgabe von Beamten sowie durch Versetzung, Pensionierung und Todesfall ein fortwährender starker Wechsel im Personale hervorgerufen wird.

Dieser starke Wechsel in Verbindung mit der großen Zahl von Beamten und Unterbeamten sowie die Mannigfaltigkeit der Apparate und technischen Einrichtungen (Fig. 9) geben dem Haupt-Telegraphenamt ein eigenartiges Gepräge.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

// ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 15. BERLIN, AUGUST. **1906.**

Die elektrische Beleuchtung der Bahnpostwagen.

Von Ober-Postsekretär Rolke im Reichs-Postamt.

I. Reiner Akkumulatorenbetrieb.

Im Archiv Nr. 1 für 1898 ist über die elektrische Beleuchtung der Bahnpostwagen der Reichs-Postverwaltung ausführlich berichtet worden. Damals waren 1108 Wagen für elektrische Beleuchtung eingerichtet, jetzt sind 1564 Bahnpostwagen, d. s. rund 85 v. H. des Gesamtbestandes, und 289 Postabteile sowie eine größere Zahl Beiwagen mit dieser Beleuchtungsart versehen. Zum Laden der Batterien sind 30 Ladestellen vorhanden: in Berlin 4 (Anhalter, Lehrter, Stettiner und Schlesischer Bahnhof), in Leipzig 3 (Bayerischer, Dresdener und Thüringer Bahnhof), in Breslau 2 (Hauptbahnhof und Freiburger Bahnhof) und in Cassel, Chemnitz, Cöln, Dirschau, Dresden, Oberhausen (Rheinl.), Eisenach, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Hamburg, Hannover, Karlsruhe (Baden), Mannheim, Königsberg (Pr.), Konstanz, Magdeburg, Metz, Münster (Westf.), Altdamm, Straßburg (Els.) und Mülhausen (Els.) je eine Ladestelle. Davon sind 25 reichseigen, und zwar 2 (in Cöln und Hamburg) mit reichseigenen Kraftanlagen, 23 an städtische usw. Kraftanlagen angeschlossen, die übrigen 5 gehören der Akkumulatoren- und Elektrizitäts-Werke-Aktiengesellschaft vorm. W. A. Boese & Co. in Berlin. Außerdem werden seit zwei Jahren mit Genehmigung des Reichs-Postamts an Orten mit Elektrizitätswerken, wo wegen der geringen Zahl der zu beleuchtenden Wagen die Einrichtung besonderer Ladestellen sich nicht lohnt, die Batterien in den Elektrizitätswerken geladen, ohne daß postseitige Aufwendungen für besondere Lade-

einrichtungen notwendig gewesen sind. Voraussetzung ist dabei, daß das Elektrizitätswerk möglichst in der Nähe des Bahnhofs liegt, daß Gewähr für eine schonende Behandlung der Batterien in diesem Werke vorhanden ist und daß die Kosten für den Ladestrom mit Einschluß des Ladens sich in angemessenen Grenzen halten. Die Einrichtung besteht zur Zeit in folgenden Orten:

In Erfurt; die Ladespannung des Elektrizitätswerkes daselbst beträgt 240 Volt. Es werden jeden zweiten Tag durchschnittlich 4,5 Batterien geladen, die durchschnittlich ausnutzbare Ladespannung an den Klemmen der Sammler beträgt demnach 4,5 • 16 Zellen • 2,4 Volt = rund 173 Volt; es müssen somit (240 — 173 =) 67 Volt = 28 v. H. in Widerständen vernichtet werden. Da der Preis für eine Kilowattstunde elektrischer Energie 30 Pf. beträgt, so erhöhen sich die Kosten des Ladestroms an den Klemmen der Batterie auf $\left(\frac{30}{1 - 0{,}28} =\right)$ 42 Pf. In Weimar und Saalfeld erhöhen sich die Kosten für eine Kilowattstunde elektrischer Energie von 30 und 33 Pf. auf 57 und 49 Pf. In Coburg, wo der Strompreis 60 Pf. für die Kilowattstunde beträgt, wird die zum Laden (nur von Beiwagenbatterien) erforderliche Energie in der Spannung von rund 20 Volt unmittelbar von der Akkumulatorenbatterie des Elektrizitätswerkes vor dem Elektrizitätszähler abgezweigt und die Wattstundenzahl aus der Spannung, Stromstärke und Ladezeit berechnet. In Rostock sind von einer mit 550 Volt arbeitenden Sammlerbatterie des Elektrizitätswerkes dauernd 60 Volt für Postzwecke abgezweigt. Die für die täglich zu ladende eine Batterie erforderliche Spannung von 42 Volt wird durch einen regulierbaren Widerstand erreicht. Der Strompreis beträgt 20 Pf. für die Kilowattstunde.

Eine weitere Neuerung ist unlängst am Lehrter Bahnhof in Berlin eingeführt worden. In den Bahnpostwagen der Nachtschnellzüge müssen wegen des großen Lichtbedarfs fast durchweg zwei, in vielen Fällen sogar drei Batterien mitgeführt werden. Dadurch geht viel Raum für die Bearbeitung der Postsendungen verloren, und es tritt eine recht erhebliche Belastung der Fahrzeuge ein, auch ist die Bereithaltung eines großen Batteriebestandes erforderlich. Zur Beseitigung dieser Übelstände wird der elektrische Strom zur Betätigung der Glühlampen während des Vor- und Nacharbeitens in den Bahnpostwagen auf dem bezeichneten Bahnhof unmittelbar aus der daselbst vorhandenen Zentralanlage entnommen. Da diese Anlage mit 220 Volt Spannung arbeitet, wird der Strom von der Anlage bis zu einem etwa im Verbrauchsmittelpunkte stehenden Umformer geleitet, hier — entsprechend der Batteriespannung — auf 32 Volt umgeformt und so zu den Bahnpostwagen geführt. Die Führung der Leitungen erfolgt auf dem Bahnsteige, teilweise unter dem Asphaltbelage, teilweise unter den Bordschwellen an den Wagen-Aufstellungsgleisen entlang zu Anschlußkontakten mit wasserdichter Verschraubung. Etwa in der Mitte jeder Längsseite der Bahnpostwagen sind ähnliche Anschlußkontakte angebracht, so daß die Wagen mittels einer biegsamen Verbindungsleitung durch einfaches Stöpseln an die stationäre Anlage angeschlossen und mit Strom versorgt werden können. Mittels eines zweipoligen Umschalters kann die Beleuchtung entweder nur an die Wagenbatterie oder nur an die stationäre Anlage angeschlossen werden. Die Einrichtung kann ferner zur unmittelbaren Beleuchtung von Beiwagen und Sackwagen nutzbar gemacht werden. Es ist dazu nur nötig, die an die stationäre Anlage angeschlossene biegsame Verbindungsleitung an ihrem freien Ende mit einer Glühlampe auszurüsten. Auf diese Weise werden die auf dem bezeichneten Bahnhofe sowie die in

Frankfurt (Main) abgehenden und ankommenden Beiwagen und Sackwagen während ihrer Be- und Entladung beleuchtet.

Ferner finden seit längerer Zeit Versuche mit Osmiumlampen statt. An die im Bahnpostbetriebe zu verwendenden elektrischen Glühlampen muß wegen der tunlichst zu beschränkenden Zahl der mitzuführenden Batterien die Anforderung eines geringen Stromverbrauchs gestellt werden, gleichzeitig dürfen aber auch die Lampen wegen der geringen Spannung der Batterien (32 Volt bei Normalbatterien und 16 Volt bei Beiwagenbatterien) keine dieses Maß überschreitende Spannung haben. Bisher haben die Siriuslampen den Anforderungen eines geringen Stromverbrauchs bei gleichzeitig niedriger Spannung am meisten entsprochen. Sie werden aber durch die Osmiumlampen weit übertroffen. Nach den Messungen im Telegraphen-Versuchsamte beträgt der durchschnittliche Wattverbrauch der Osmiumlampen für die Brennstunde 14,75, bei den Siriuslampen dagegen 23,10. Trotz des höheren Preises der Osmiumlampe — 3 Mark 75 Pf. für das Stück gegenüber 70 Pf. für die Siriuslampe — ist die Osmiumlampe wirtschaftlich vorteilhafter. Die Lampen können bis 1000 Brennstunden benutzt werden, ohne daß eine dunkle Färbung der Glasbirne zu bemerken ist; einzelne Lampen haben bis 2300 Stunden gebrannt, dabei ist ihr Licht andauernd gleichmäßig. Vergleichende Versuche im praktischen Betriebe haben gezeigt, daß bei neugeladenen Batterien die Lichtwirkung 10kerziger Osmiumlampen mindestens ebensogut ist als die einer gleichen Anzahl 12kerziger Siriuslampen und daß dann, wenn die Batterie sich ihrer Erschöpfung nähert, die Osmiumlampe der Siriuslampe an Lichtwirkung überlegen ist. Auf Grund dieser günstigen Ergebnisse sind zunächst in den Wagen der Berliner Bahnpostämter 10kerzige Osmiumlampen im Briefpostraum und für Beiwagenbatterien eingeführt worden. Im Paketraum der Bahnpostwagen müssen die Siriuslampen weiterverwandt werden, weil daselbst die Gefahr einer Zertrümmerung der Lampen zu groß ist und daher für Erneuerung der teuren Osmiumlampen erhebliche Kosten für die Postkasse entstehen könnten. Die Benutzung 10kerziger Osmiumlampen für Beiwagenbatterien bedeutet einen bemerkenswerten Fortschritt. Bekanntlich waren bisher $7^1/_2$kerzige Siriuslampen im Gebrauche, die — namentlich bei der Beleuchtung der Wagen für Schaffnerbahnposten mit Briefpostumarbeitung durch Beiwagenbatterien — nicht genug Licht abgeben. Die höhere Kerzenstärke der Osmiumlampen ist, wie Versuche ergeben haben, auf die Zahl der mitzuführenden Beiwagenbatterien ohne Einfluß, weil der dadurch eintretende größere Stromverbrauch durch den geringeren Stromverbrauch der Lampen an sich reichlich ausgeglichen wird.

II. Systeme mit Antrieb einer Dynamomaschine von der Wagenachse aus.

A. System Stone.

Der Grundgedanke des Systems Stone besteht darin, eine an jedem Wagen fest angebrachte Einrichtung durch eine Wagenachse zu betätigen und zur völlig selbsttätigen Stromerzeugung und Aufspeicherung zu benutzen. In Fig. 1 ist ein Teil eines Eisenbahnwagens mit der unter ihm angebrachten Dynamomaschine (ohne Schutzhaube) dargestellt. Das Bild zeigt, daß für die Einrichtung nur ein verhältnismäßig geringer Raum beansprucht wird. Die vollständige Ausrüstung eines Wagens besteht aus:

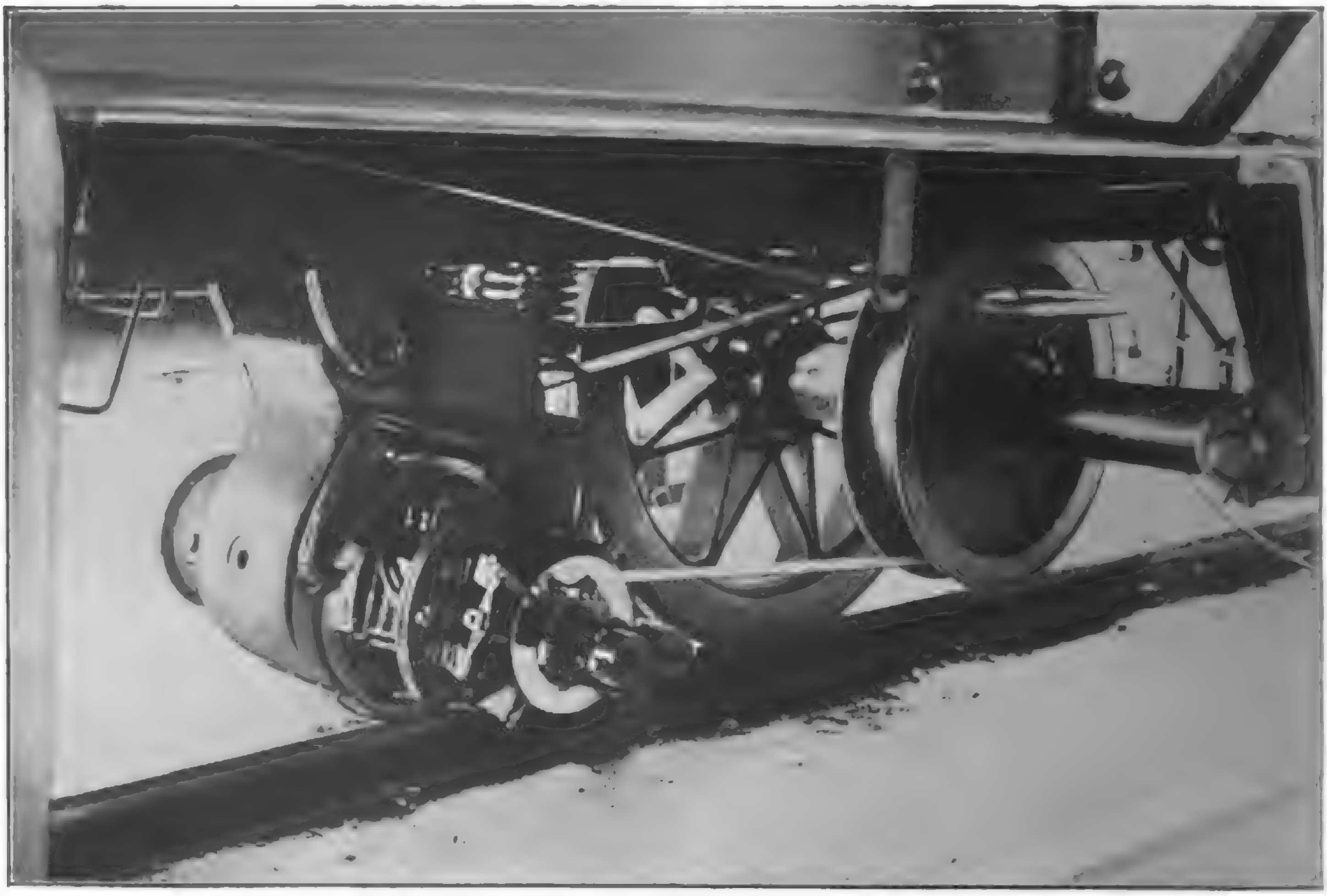
1. der Dynamomaschine nebst Antriebsriemen und Riemenscheibe,
2. einer Doppel-Akkumulatorenbatterie,
3. der Leitungsanlage mit den Lampen nebst Schalter und Sicherungen.

Die Dynamomaschine dient zur Erzeugung des elektrischen Stromes; sie erhält ihren Antrieb von einer Riemenscheibe aus, die auf einer der Wagenachsen festgeklemmt ist.

Die Akkumulatoren dienen zur Aufspeicherung des Stromes sowie zur Speisung der Lampen, wenn der Zug hält, ferner zur Regulierung des zu den Lampen gehenden Stromes, wenn die Dynamomaschine Strom liefert.

Die Leitungsanlage verbindet die Dynamomaschine mit den Akkumulatoren einerseits und mit dem Lampenstromkreis anderseits. Die Lampenanlage ist im wesentlichen dieselbe wie bei der Akkumulatorenbeleuchtung, doch sind zur Vermeidung von Spannungsverlusten die meisten Leitungs-

Fig. 1.



querschnitte verstärkt und der Hauptschalter durch eine andere Bauart ersetzt worden.

1. Die Dynamomaschine.

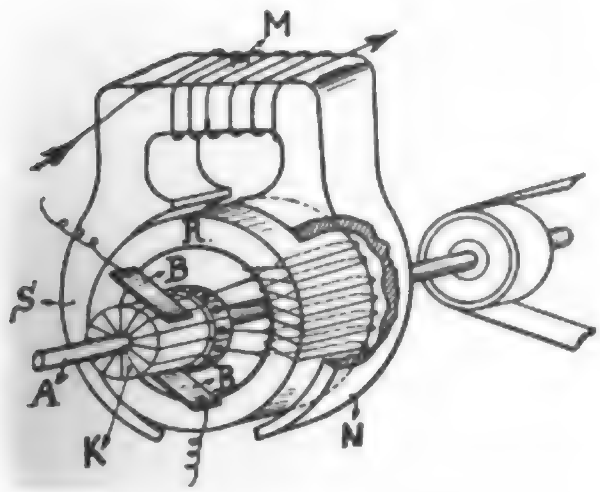
a) Allgemeines.

Da die Dynamomaschine, wie bereits erwähnt, durch die Umdrehung der Wagenachse mittels eines Riemens in Tätigkeit gesetzt wird, arbeitet sie nur, wenn der Wagen sich bewegt. Sie muß dann die Akkumulatoren laden oder die Lampen speisen oder beides zugleich bewirken.

Die Dynamomaschine (Fig. 2) besteht aus einem kräftigen Elektromagneten, dessen Polenden *N* und *S* nach dem Heraustreten aus der Magnetspule *M* rechtwinkelig umgebogen und in ihren einander zugekehrten Flächen

zur Aufnahme eines eisernen Ringes *R* rund ausgedreht worden sind. Dieser Ring wird durch Speichen auf der Achse *A* befestigt und vorn sowie hinten in Büchsen gelagert, die ihrerseits von kräftigen, an den Polschuhen des Magnets befestigten Bügeln getragen werden. Auf dem Ende der Achse sitzt eine Riemenrolle, über die der Riemen läuft. Der Ring *R* ist mit Kupferdrahtspulen bewickelt, die dicht nebeneinander liegen und mit ihren Enden an ein vielteiliges Kupferstück, den Stromwender *K*, angeschlossen sind. Tritt beim Zuschalten der Dynamomaschine auf die Batterie Strom in die Magnetumwickelung, so entsteht zwischen den Polen *N* und *S* ein kräftiges Magnetfeld, das auch den Ring *R* magnetisch macht. Dreht man den Ring *R* samt seiner Kupferdrahtumwickelung in diesem magnetischen Felde schnell um, so wird nach den bekannten physikalischen Induktionsgesetzen in den Kupferdrähten des Ankers *R* ein Strom erzeugt, der durch die feststehenden, auf dem Stromwender schleifenden Bürsten *B* abgenommen wird und verwandt werden kann. Die Spannung des erzeugten Stromes hängt davon ab, wie schnell der Anker *R* durch das Magnetfeld hindurchgerissen wird. Die Bewegung von *R* ist nämlich nur unter Aufwendung einer gewissen Kraft möglich, die von der Anzahl der angeschlossenen Lampen oder von der Aufnahmefähigkeit der Batterie abhängig ist. Hiernach wird es erklärlich, daß die Dynamomaschine mit einem gewissen Gewicht im Riemen hängen muß, damit dieser infolge seiner Anspannung imstande ist, die von ihm geforderte Kraft von der Wagenachse auf die Dynamoriemenscheibe zu übertragen.

Fig. 2.



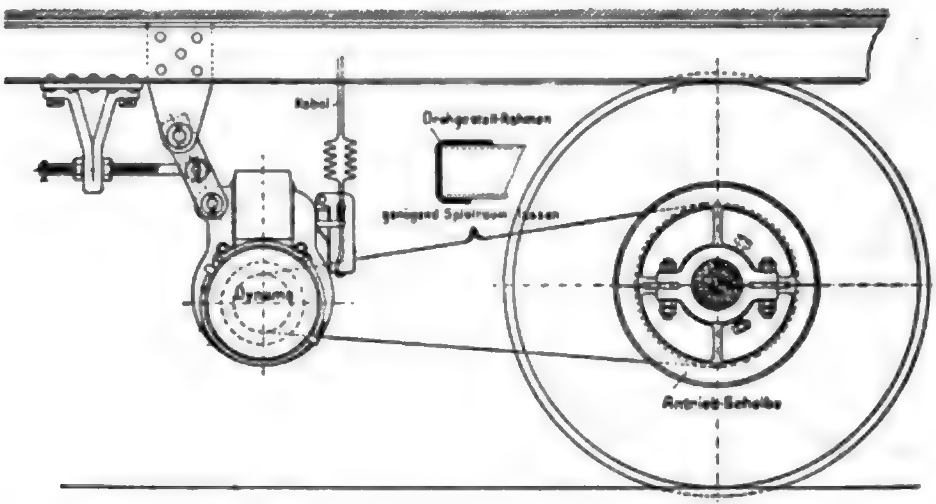
b) Aufhängung der Dynamomaschine am Wagenuntergestelle.

Die Spannung der Dynamomaschine muß stets auf gleicher Höhe gehalten werden, da anderenfalls eine in ihrer Stärke heftig schwankende Beleuchtung eintreten würde. Diese Spannungsregulierung geschieht in folgender Weise.

Die Dynamomaschine ist links oben an einem Bolzen pendelnd aufgehängt (Fig. 3); sie würde also bei nicht aufgelegtem Riemen aus der gezeichneten Stellung nach links hin in eine Gleichgewichtslage zurückfallen, bei der ihr Mittelpunkt senkrecht unter dem Aufhängebolzen zu liegen käme. Der Riemen ist in der gezeichneten Stellung durch die Dynamomaschine gespannt und zwar nur in solchem Maße, als es ihr Gewicht zuläßt. Die Dynamo spannt sich den Riemen somit selbst je nach der Stellung der Spannschraube, die an den Aufhängebügel angreift. Die auf die Dynamomaschine übertragene Kraft kann daher nicht größer werden, als es die Spannung des Riemens gestattet. Würde diese Kraft überschritten, so würde der Riemen die leicht pendelnd aufgehängte Dynamomaschine etwas zu sich herüberzuziehen versuchen und zu gleiten anfangen. Das Gleiten des Riemens aber würde bewirken, daß die Zahl der Umdrehungen der Wagenachse nicht in voller Höhe auf die Dynamomaschine übertragen

wird und somit, da die Spannung bei elektro-dynamischen Maschinen stets proportional ihrer Geschwindigkeit ist, auch erstere in entsprechendem Maße beeinflussen. Der Vorgang beim Antriebe der Dynamomaschine ist folgender. Setzt sich der Zug in Bewegung, so wird gleichzeitig die Dynamomaschine umgedreht und zwar immer schneller, je schneller der Zug fährt. Gleichzeitig wächst die von der Dynamomaschine abzugebende Leistung, jedoch nur so lange, als der auf die Dynamoriemenscheibe ausgeübte Riemenzug nicht größer ist als die Riemenspannung. Wird letzte überwunden, so zieht, wie erwähnt, der Riemen die Dynamo etwas an sich heran und wird schlapper. Der Riemen kann sich alsdann über die Dynamoriemenscheibe gleitend ein Stück seiner Länge hinweg bewegen, was für die Übertragung der Geschwindigkeit verloren geht. Unmittelbar darauf fällt jedoch die etwas angehobene Dynamo in den Riemen zurück, und dieser gibt ihr einen neuen Bewegungsimpuls. Diese Vorgänge wiederholen sich in so schneller Aufeinanderfolge, daß das Greifen und Loslassen des Riemens fast stetig wird. Hierdurch ist für die Dynamomaschine eine von der Wagenachse völlig unabhängige Geschwindigkeit erreicht, die durch die Riemenspannung und durch die elektrische Bemessung der Maschinenteile für die gerade

Fig. 3.



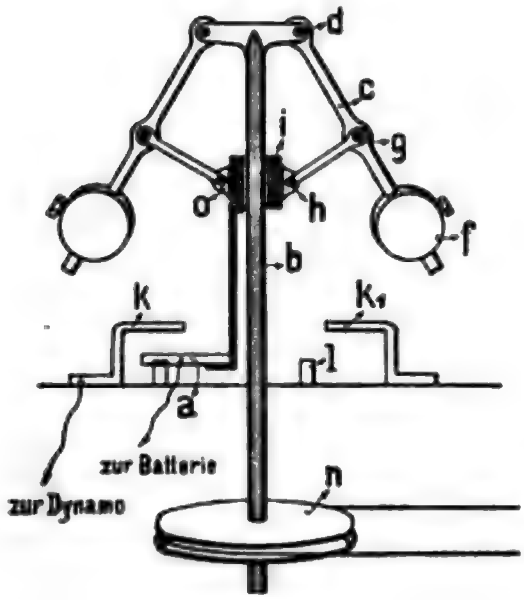
vorliegenden Zwecke passend eingerichtet werden kann. Wie sicher die Geschwindigkeitsregulierung wirkt, geht aus Versuchen hervor, die in Gegenwart des Geheimen Regierungsrats Slaby, Professors an der Technischen Hochschule in Charlottenburg, und der Geheimen Regierungsräte und Professoren Hagen und Neesen, Mitgliedern des Kaiserlichen Patentamts in Berlin, unter Verwendung eines feststehenden Motors vorgenommen worden sind. Bei diesen Versuchen erreichte die Umdrehungsgeschwindigkeit der Dynamomaschine, als die Schnelligkeit des Motors einer Zuggeschwindigkeit von 38,6 km in der Stunde entsprach, ihren Höhepunkt; sie betrug 915 Umdrehungen in der Minute, wobei ein Strom von 20 Ampere erzeugt wurde. Dieser Gang und die Stromstärke blieben darauf unverändert, obgleich die Schnelligkeit des Motors nach und nach so gesteigert wurde, daß sie einer Zuggeschwindigkeit von 116 km in der Stunde entsprach. Ähnliche Ergebnisse erzielte Professor W. Wedding in Berlin.

c) Selbsttätiger Schalter.

Dieser verhindert, daß die Dynamomaschine dauernd mit der Akkumulatorenbatterie in leitender Verbindung steht. Wäre dies der Fall, so würde sich die Batterie, sobald die Dynamospannung unter die Betriebs-

spannung sinkt — was beim Stillstehen des Wagens eintritt —, rückwärts auf die Dynamomaschine entladen und diese als Motor betreiben; eine völlige Entladung wäre die unvermeidliche Folge. Die Verbindungen zwischen der Maschine und der Batterie müssen daher stets zu den Zeitpunkten hergestellt und unterbrochen werden, zu denen die Betriebsspannung der Dynamospannung gerade das Gleichgewicht halten kann. Dies geschieht nach der schematischen Darstellung (Fig. 4) durch einen Schaltarm *a*, der von einem Schwungkugelapparat bewegt wird. Es stellt *b* die sich umdrehende — in der wirklichen Ausführung wagerecht stehende — Dynamoachse dar; *c* ist ein in *d* drehbar gelagerter Arm mit einem verstellbaren Gewicht *f* an einem Ende. An dem Arme *c* führt von *g* nach *h* eine Stange zu einer Büchse *o*, welche die Büchse *i* bei Drehung der Achse so weit mit herumnimmt, bis *a* an einen der Kontaktstifte *l* anschlägt. Dreht sich nun mit der Scheibe *n* die Achse *b* bis zu immer größeren Geschwindigkeiten, so fangen die Kugeln *f* an, nach außen zu fliegen, und heben dabei die Büchse *i* so weit an, daß schließlich der Schaltarm *a* den Kontakt *k* berührt. Je nachdem man diesen Kontakt höher oder tiefer stellt, findet diese Berührung bei größeren oder geringeren Geschwindigkeiten statt. Man kann also durch Einstellen der Kontakte *k* oder, womit dasselbe erreicht wird, durch Verstellen der Gewichte *f* auf den Stangen *c* die Geschwindigkeit, bei der die Kontakte *a* und *k* sich berühren, willkürlich wählen. Die Trennung der Kontakte *a* und *k* erfolgt bei der gleichen Geschwindigkeit wie ihre Zusammenführung, sobald die Kugeln *f* beim Zurruhekommen der Dynamo allmählich zusammenfallen und die Büchse *i* nach abwärts schieben. Wird *a* mit der Batterie und *k* mit der Dynamomaschine verbunden, so hat man in dieser Vorrichtung eine einfache und sicher wirkende Zu- und Abschaltung der Batterien bei den passenden Geschwindigkeiten.

Fig. 4.



Es ist ferner notwendig, die Stromrichtung beim Vor- und Rückwärtsfahren der Wagen gleich zu halten, weil anderenfalls die Batterie durch verkehrte Ladung zerstört werden würde. Hierzu dient eine weitere Vorrichtung, die mit der vorbeschriebenen schematisch so zusammenhängt, daß der Arm *a*, der auf der Büchse *i* mit leichter Reibung gedreht werden kann, bei der Drehung des Schwungkugelapparats von seiner Stellung bei *k* bis an den Stift *l*, gegenüber k_1 herumgedreht wird. Hierzu kommt bei weiterer Steigerung der Umdrehungszahl der Kontakt *a* gegen den Kontakt k_1 der Dynamomaschine, während *k* frei bleibt; k_1 aber steht mit dem entgegengesetzten Batteriepol in Verbindung, so daß der Dynamostrom wieder in derselben Richtung wie vorher den Akkumulator durchläuft.

2. Die Doppel-Akkumulatorenbatterie.

Die Batterie besteht aus 2×12 Elementen, für Wagen zu 6 Lampen mit je 8 positiven und 9 negativen, für Wagen zu 13 Lampen mit je

12 positiven und 13 negativen Tudorplatten. Die positiven Platten sind 130 mm breit, 192 mm hoch und 6,3 mm dick, die negativen Platten 136 mm breit, 198 mm hoch und 4 mm dick.

Das Gewicht der gesamten Batterie beträgt für Wagen mit 6 Glühlampen 768 kg, für Wagen mit 13 Glühlampen 1176 kg. Die Leistungsfähigkeit ist weiter unten erörtert.

Die Batterien werden unterhalb des Wagenkastens in besonderen, fest eingebauten Behältern untergebracht und zwar in der Regel sechs Zellen in einem Kasten, der seitlich einen Vorsatzdeckel erhält und eine Klappe, um ab und zu an die Zellenpole ein Meßinstrument bequem anlegen oder durch eine Öffnung im Zellendeckel eine Messung der Säuredichtigkeit vornehmen zu können.

Fig. 5 zeigt die Bauart eines derartigen Kastens.

Fig. 5.

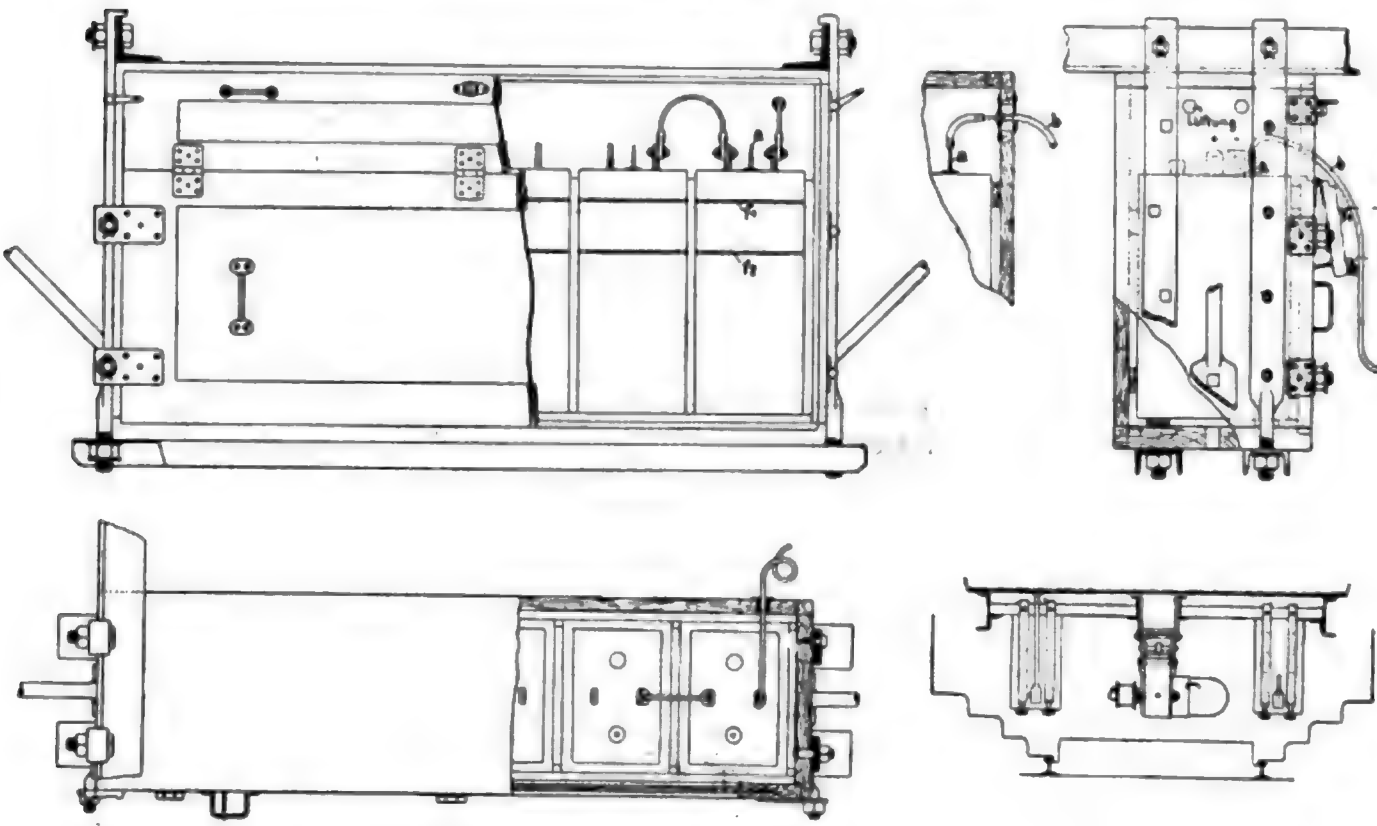


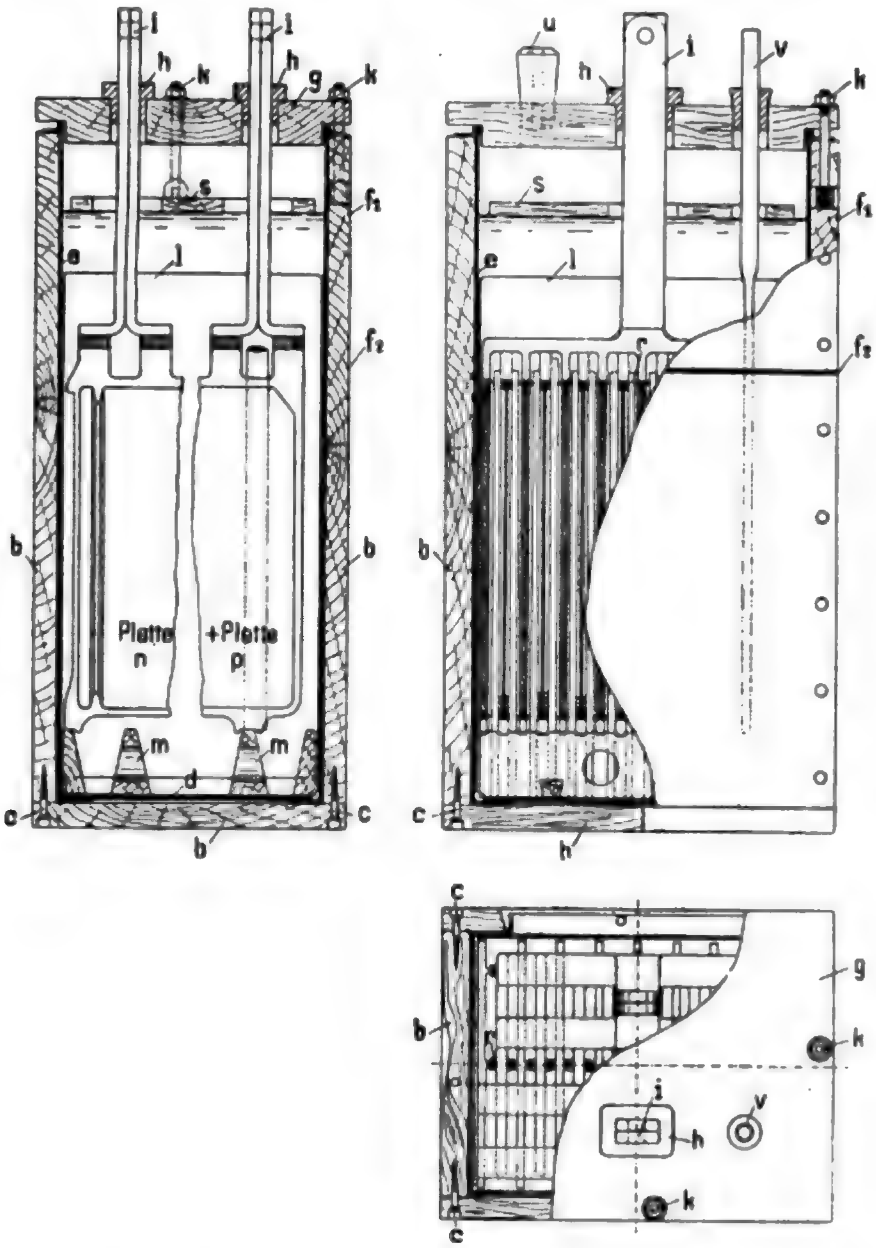
Fig. 6 stellt eine Zelle dar. Die Zelle besteht aus einem Holzgefäße *b* (Teakholz), das innen mit einer Bleiverkleidung *e* versehen ist und einen Deckel *g* erhält, der durch Schrauben *k* befestigt wird. In das Gefäß werden, von den Wandungen und vom Boden durch Hartgummiplatten *l* und *d* isoliert, die Plattensätze *p* und *n* so eingestellt, daß ihre Füße auf Rippen eines Bodengestells *m* ruhen, und zwar die positiven Platten auf den mittleren und die negativen Platten auf den äußeren Rippen. Hierdurch wird erreicht, daß die mit der Zeit von den Platten zu Boden sinkende Bleioxydmasse keine leitende Verbindung zwischen den positiven und negativen Platten herstellt. An die Plattensätze sind die Polausführungen *i* angelötet und durch den Deckel säuredicht mittels Weichgummipfropfen *h* hindurchgeführt. Die Säure wird so hoch als möglich aufgefüllt und mit einem Schwimmdeckel *s* belegt.

Bei dieser Bauart usw. der Zelle ist während eines Zeitraums bis zu einem Jahre keine Wartung und Bedienung der Batterien nötig, sofern

nicht besondere Unregelmäßigkeiten im Lichtbetriebe zu außergewöhnlichen Störungen Veranlassung gegeben haben. Die Verbindung der Zellen untereinander geschieht durch bewegliche Kabel, die von einem Pole der einen Zelle zu dem der anderen geführt werden. In Fig. 5 ist die Verbindung veranschaulicht.

Die Figur zeigt auch eine Säuremeßvorrichtung, bei der mittels eines Hebers unter Zuhilfenahme eines Gummiballons ein Glasgefäß *d* mit Säure gefüllt werden kann, so daß das Öffnen und Herausnehmen von Zellen

Fig. 6.



vermieden wird. Zur Entnahme von Säure aus der Zelle dient das in Fig. 6 gezeichnete Röhrchen *v*, das bis unter die Platten hinunterreicht und bei der Ansammlung von Masse bis zu seiner unteren Mündung durch die entnommene, sich stark färbende Säure anzeigt, daß eine Beschädigung der Zelle durch den Bodenschlamm droht.

3. Die Leitungsanlage usw.

Die Verbindung der Dynamomaschine mit der Akkumulatorenbatterie erfolgt durch Kupferleitungen, die mit einem nahtlosen Gummimantel um-

preßt sind und eine kräftige, imprägnierte äußere Umflechtung tragen. Sie werden unterhalb des Wagenbodens auf Klemmen befestigt und erhalten an ihren Anschlußenden kräftige Kabelschuhe. Da die regulierenden Teile sämtlich an der Dynamomaschine angebracht sind, so gestaltet sich die Leitungsführung sehr einfach. Vom Wagenboden aus führen nur die Leitungen zu den Lampen und zum Hauptschalter in die Höhe. Da zur Verhinderung von Spannungsverlusten für die Zuführung zu den Lampen möglichst starke Drähte verwandt werden, so sind sie nicht im Wageninnern, sondern auf dem Dache verlegt. Zur Verwendung kommen Bleikabel. Diese tragen über der Gummiumpressung, welche die Isolation der Kupferseele darstellt, eine Hülle aus nahtlos herumgepreßtem Blei von etwa $1\frac{1}{2}$ bis 2 mm Stärke. Die Abzweigstellen zu den Lampen werden durch gußeiserne Kappen geschützt; die Durchführung zum Wageninnern, an den Stellen, wo die Beleuchtungskörper sitzen, erfolgt durch Porzellantüllen.

In die unverzweigte Hauptleitung sowie in die Einzelstromkreise der Ableuchtelampen sind Sicherungen eingeschaltet, und zwar befinden sich die Sicherung der Hauptleitung in dem Hauptschalterkasten, die der Lampenstromkreise an der Verbindungsstelle der beweglichen Leitungsschnur mit der festen Leitung. Die Sicherungen bestehen aus Schraubstöpseln mit Bleidrähten.

4. Wirkung der Beleuchtungsanlage.

In Fig. 7 ist schematisch ein Zustand dargestellt, der eintritt, wenn der Zug tagsüber mit voller Geschwindigkeit läuft und die Batterien geladen werden sollen. Die Lampen brennen also nicht. Der gesamte erzeugte Strom, der durch den Riemenschlupf konstant auf einer Spannung von etwa 30 Volt gehalten wird, geht von der Dynamomaschine (linker Kreis mit eingezeichnetem Pfeile) über den Schalter *A* direkt in die Batterien, wie durch Pfeile angedeutet ist, und zwar gabelt er sich kurz vor der Batterie B_2; die eine Hälfte fließt geradeaus, während die andere über den Schalter *D* in die Batterie B_1 geht. Hinter den Batterien vereinigen sich die Ströme wieder und führen zur Dynamo zurück.

Fig. 7.

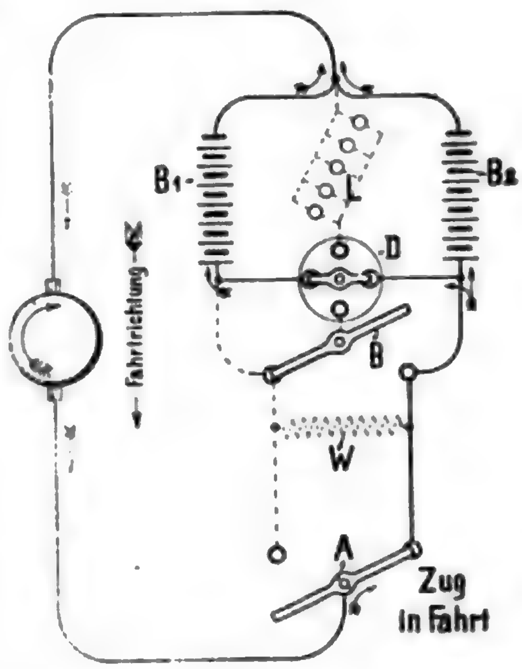


Fig. 7a zeigt, wie der Schalter *A* steht, wenn der Zug zum Stillstande gekommen ist. Der Schalter hat den zu ihm gehörenden rechten Kontakt verlassen und die Stromlieferung von der Dynamomaschine zu den Batterien unterbrochen.

Fig. 7a.



Fig. 8 zeigt, welche Stromlaufverhältnisse sich ergeben, wenn die Lampen brennen und der Zug sich in voller Fahrt befindet. Das Einschalten der Lampen geschah durch das Senkrechtstellen des Schalters *D*, wodurch die Verbindung der rechts und links gelegenen, zu den Batterien führenden Schalterkontakte aufgehoben wird. Der Strom geht von der Dynamomaschine über den Schalter *A* direkt in die Batterie B_2 wie vorhin, während er zu der Batterie 1 nur durch den Widerstand *W* gelangen kann. Im Widerstande *W*

wird aber ein Teil seiner Spannung verzehrt und zwar so viel, daß gerade die Lampenspannung von 24 Volt erreicht wird. Gegenüber den oben erwähnten 30 Volt bedeutet dies eine Minderungsfähigkeit des Widerstandes von 6 Volt. Hinter dem Widerstande kann der Strom zur Batterie B_1 gelangen. Da diese jedoch, weil sie aus 12 Zellen besteht und jede Zelle annähernd 2 Volt Spannung aufweist, insgesamt ebenfalls etwa 24 Volt Spannung besitzt, so halten die im Widerstande herabgedrückte Dynamospannung und die der Batterie B_1 einander das Gleichgewicht; beide sind in der Lage, die Lampen mit Strom zu versehen. Je nach den geringen Schwankungen des Dynamostroms, die sich aus dem An- und Abfahren der Züge, beim Bremsen usw. ergeben, muß die Batterie B_1 die Dynamomaschine so unterstützen, daß stets die gleiche Spannung an den Lampen erhalten bleibt. Dies ist der Zweck der zweiten Batterie bei dem System Stone, daß sie gleichsam, wie ein Windkessel in einer Wasserleitung, druck-, d. h. spannungsregelnd für den Lampenstromkreis auftritt.

Fig. 8.

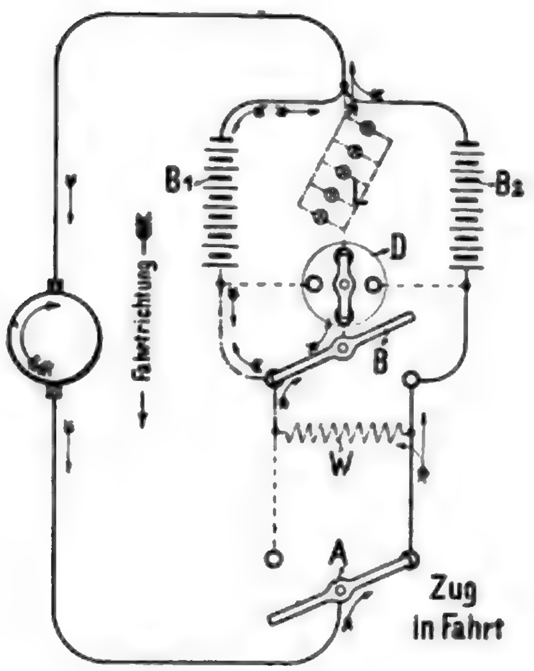
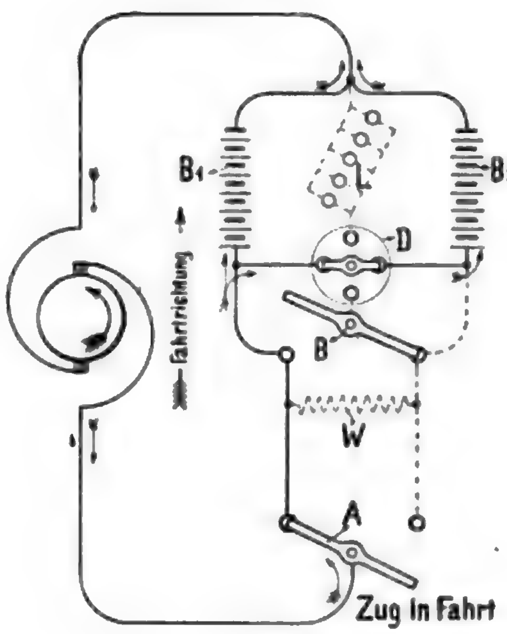


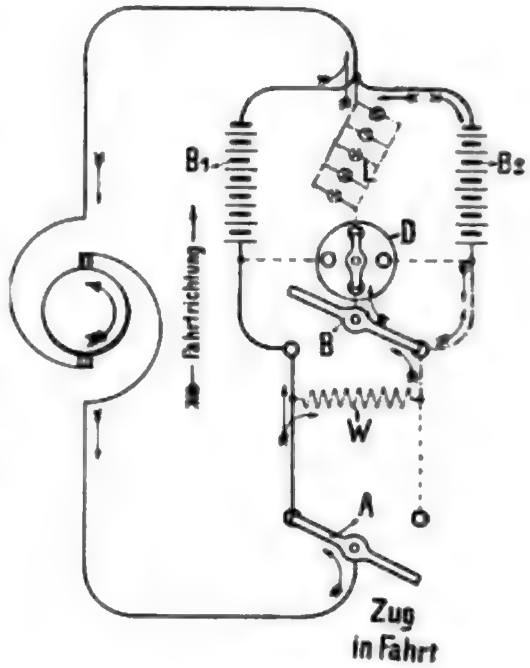
Fig. 9.



In Fig. 9 ist, wie in Fig. 7, der Zug in voller Fahrt gedacht, während die Lampen ausgeschaltet sind und die Batterien geladen werden sollen. Der Unterschied gegen Fig. 7 besteht in der Hauptsache darin, daß infolge der geänderten Fahrtrichtung auch eine Umkehr der Stromrichtung nötig wird, da die Akkumulatoren nur in einer Richtung geladen werden können. Diese Umkehr der Stromrichtung wird dadurch erreicht, daß — wie bereits bei Fig. 4 geschildert — die Reibung einer Büchse auf der sich umdrehenden Dynamoachse dazu benutzt wird, einen Schaltarm in der Drehrichtung bis an einen Anschlag mitzunehmen, der dem Schließkontakte für den Strom gegenübersteht. Es wird dies hier schematisch dadurch angedeutet, daß die vorher geradlinig an den die Dynamomaschine darstellenden Kreis führenden Leitungen in einem Bogen links und rechts herumgeführt und an den gegenüberliegenden Stellen des Kreises angelegt sind. Der Strom geht wiederum trotz umgekehrter Fahrtrichtung in derselben Richtung wie vorher von der Dynamomaschine aus zum Schalter A; dieser ist jedoch gleichfalls der veränderten Stromrichtung

entsprechend an einem anderen Kontakt angelegt, so daß der Strom über die linke Leitung hinweg direkt zu der Batterie B_1 (in Fig. 7 war es Batterie B_2) gelangt, während die vorher direkt angeschlossene Batterie B_2 auf dem Wege über den wagerecht stehenden Schalter *D* erreicht wird. Genau wie in Fig. 7 beschrieben, treffen sich die beiden Ströme nach Ladung der Batterien wieder und gehen gemeinschaftlich zur Dynamomaschine zurück. Sollen bei dieser Fahrtrichtung die Lampen brennen, so ist wiederum nur das Senkrechtstellen des Schaltergriffs *D* erforderlich, während alles übrige selbsttätig durch die Dynamomaschine bewirkt wird.

Fig. 10.



Steht der Schalter *D* senkrecht, wie in Fig. 10 dargestellt, so ist ein ähnlicher Zustand vorhanden, wie bei Fig. 8 geschildert, nur daß hier die Anschlüsse an der Dynamomaschine der Fahrtrichtung entsprechend vertauscht sind und die Schalter *A* und *B* eine andere Stellung angenommen haben, wodurch die früher als Regulator dienende Batterie B_1 auf Ladung geschaltet ist, während die Batterie B_2 nur durch den Widerstand, diesmal in umgekehrter Richtung von Strom durchflossen, mit Dynamostrom versehen werden kann oder selbstregulierend auf den Lampenstromkreis einwirkt.

5. Bedienung der Anlage durch das Bahnpostpersonal.

Diese erstreckt sich nur auf das Ein- und Ausschalten der Lichtanlage. Beim Einschalten ist zunächst der im Wageninnern an einer leicht zugänglichen Stelle angebrachte Hauptschalter, dann sind die zu den Lampen gehörenden Einzelschalter in Tätigkeit zu setzen. Beim Ausschalten ist umgekehrt zu verfahren.

In jedem Bahnpostwagen befindet sich eine ausführliche Anweisung zur Behandlung der Anlage sowie zum Verhalten bei Störungsfällen.

B. System der Gesellschaft für elektrische Zugbeleuchtung.

Versuchsweise sind zwei Bahnpostwagen mit dem System der Gesellschaft für elektrische Zugbeleuchtung m. b. H. in Berlin ausgerüstet und vor kurzem in den Betrieb eingestellt worden. Der Grundgedanke dieses Systems ist der gleiche wie beim System Stone. Auch hier wird der zur Beleuchtung erforderliche elektrische Strom durch eine am Wagenuntergestell angebrachte, mittels Riemens angetriebene Dynamomaschine erzeugt. Das System weicht aber von dem System Stone in folgenden Hauptpunkten ab.

1. Die Dynamomaschine wird durch zwei Spannfedern, die dem Riemenzug entgegenwirken, in ihrer Lage gehalten. Den Erfordernissen, daß die Maschine stets Strom in derselben Richtung abgibt, ohne Rücksicht auf die Fahrtrichtung des Zuges, sowie daß die größere oder geringere Fahrgeschwindigkeit des Zuges und demgemäß die Umdrehungszahl der Dynamomaschine keinen Einfluß auf die Spannung des gelieferten Stromes ausübt, wird durch die eigenartige Bauart der Maschine erreicht.

2. Zur Konstanthaltung des Lampenstroms dienen Eisendrahtwiderstände, die vor jede Glühlampe eingeschaltet werden.

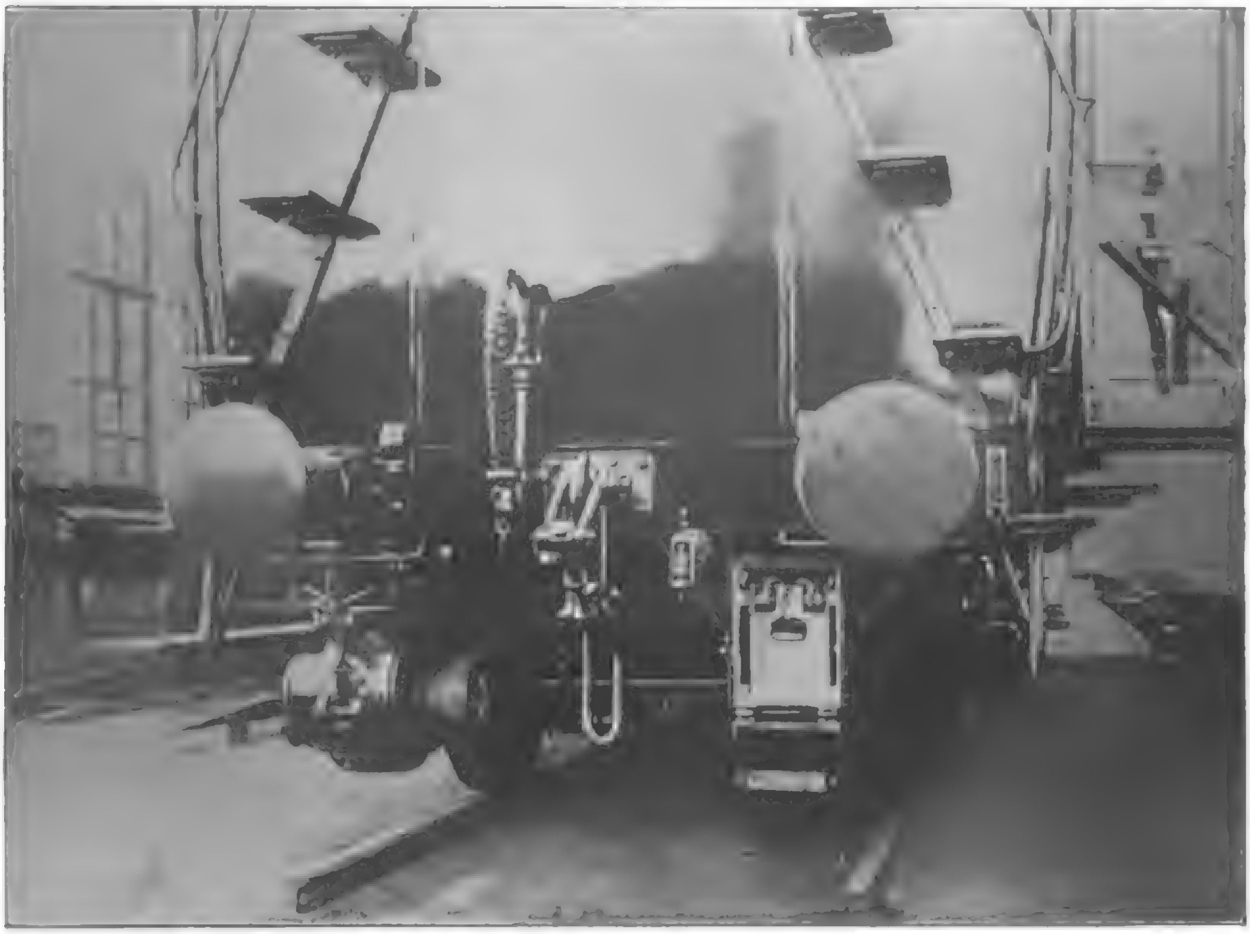
3. Um zu verhindern, daß bei langsamer Fahrt und stillstehendem Zuge — in welchen Fällen die Spannung der Maschine geringer ist als die der Batterie — die Batterie sich in die Maschine entladet, wird in den Stromkreis eine Aluminiumzelle eingeschaltet. Der gleiche Zweck kann auch durch Verwendung eines selbsttätigen Ein- und Ausschalters erreicht werden. In einem der Versuchswagen ist eine Aluminiumzelle, in dem andern ein selbsttätiger Schalter eingebaut worden.

4. Bei dem System ist nur eine Batterie erforderlich.

1. Die Dynamomaschine.

Diese — eine Erfindung des Ingenieurs Dr. Rosenberg — ist im allgemeinen gebaut wie jede Dynamomaschine. Aus Fig. 11 geht hervor, wie

Fig. 11.



die Maschine (links) und die weiter unten beschriebene Aluminiumzelle (rechts) am Wagenuntergestell angebracht sind.

Das Prinzip, nach dem die Maschine bei jeder Drehrichtung gleichgerichteten Strom abgibt, wird am besten durch die Hilfsvorstellung klar, es sei mit der Hauptmaschine *A* (Fig. 12) eine kleine Erregermaschine *a* direkt gekuppelt, die von den Akkumulatoren *Q* erregt wird, und deren Anker die Magnetspulen *F* der Hauptmaschine mit Strom versorgt. Wenn sich die Drehrichtung ändert, so gibt der Anker der fremderregten Hilfsmaschine einen dem früheren entgegengesetzten Strom, die Magnetspulen der Hauptmaschine werden entgegengesetzt magnetisiert und, da sich bei der Hauptmaschine sowohl Magnetfeld als auch Drehrichtung umkehren, behält der Ankerstrom seine Richtung bei. In der wirklichen Ausführung sind die beiden Maschinen in eine einzige zusammengefaßt (Fig. 13). Es ist nur

ein einziges Magnetsystem vorhanden, das gewissermaßen dem Felde der oben erwähnten Erregermaschine entspricht. Auf dem Anker, der nur eine einzige Wickelung und nur einen einzigen Kommutator hat, sich auch sonst

Fig. 12.

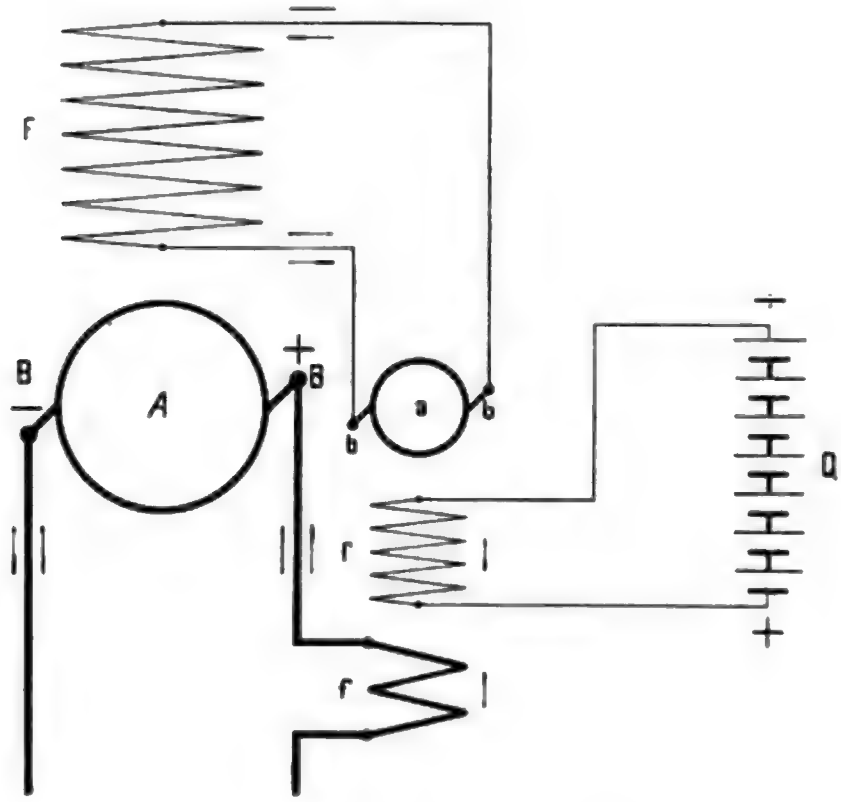
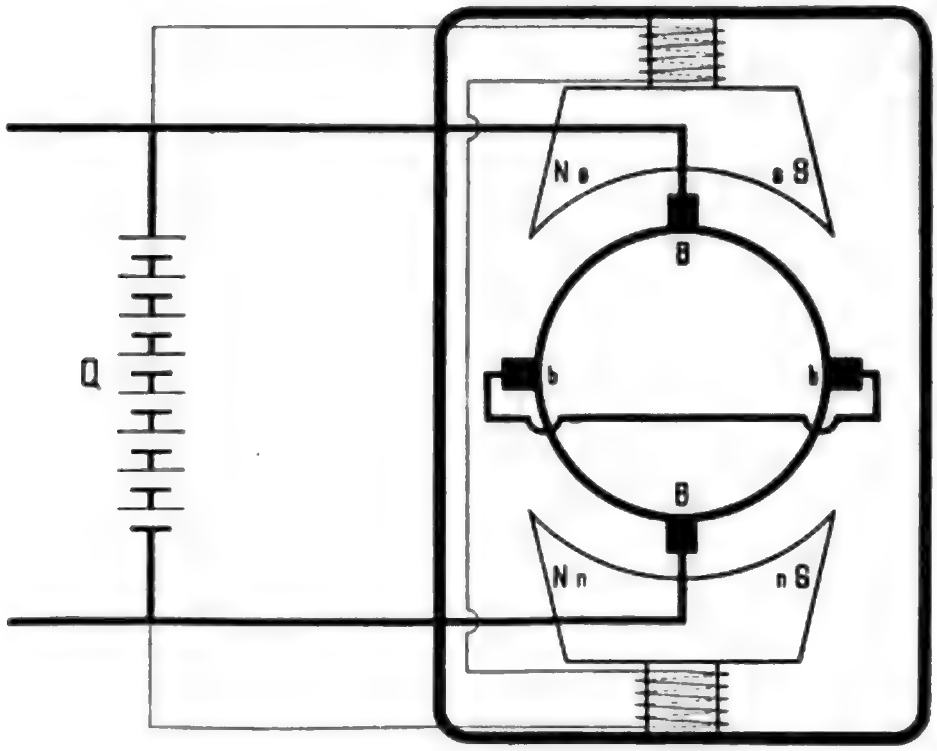


Fig. 13.



von einem gewöhnlichen Dynamoanker nicht unterscheidet, befinden sich zwei Bürstengruppen *B B* und *b b*. Die Bürstengruppe *b b* vertritt dabei gewissermaßen den Erregeranker. Der Strom selbst, der durch diese Bürsten

fließt, magnetisiert den Anker und erzeugt, da er bei Rechtslauf entgegengesetzt gerichtet ist wie bei Linkslauf, das erforderliche, mit der Drehrichtung wechselnde Hauptfeld. Dieser Hilfstrom gelangt nicht in den äußeren Stromkreis, seine Bürstengruppe hat überhaupt keine weitere Verbindung. Die Bürstengruppe *B B* führt dann direkt den Nutzstrom, der durch das erwähnte Feld des Hilfstroms erzeugt wird, von beständig gleicher Richtung.

Die Maschine hat die Eigenschaft, daß die Geschwindigkeit des Zuges in sehr weiten Grenzen sich verändern kann, ohne daß praktisch die Stromabgabe eine andere wird. Sie kann z. B., wie Versuche ergeben haben, beim Parallelarbeiten mit einer Batterie bei Geschwindigkeiten von 40 bis 100 km in der Stunde Strom von konstanter Spannung liefern.

2. Die Eisendrahtwiderstände.

Diese dienen, wie bereits erwähnt, dazu, die Spannungsschwankungen der Maschine für die Glühlampen, die nur eine bestimmte Spannung vertragen können, in sich aufzunehmen, so daß an den Lampen irgendwelche, dem Auge bemerkbare Lichtschwankungen nicht stattfinden können. Fig. 14 stellt einen derartigen Widerstand dar. Er hat die Form einer Glühlampe; an Stelle des Kohlenfadens befindet sich jedoch in der Glasglocke ein feiner Eisendraht, der durch einen Stützdraht gehalten wird. Der Eisendraht steht in einem indifferenten Gas, da er in der Luft oxydieren und nach einiger Zeit seine Leitungsverhältnisse derart ändern würde, daß er nicht mehr für die Stromstärke reguliert, für die er bestimmt ist. Zur Verwendung gelangt Wasserstoffgas, da dieses das größte Wärmeleitungsvermögen besitzt. Die Wirksamkeit dieser Widerstände beruht auf der starken Widerstandsänderung des Eisens bei Änderungen seiner Temperatur. Steigt z. B. die Spannung, so muß nach dem Ohmschen Gesetz auch der Strom zunehmen; der höhere Strom erwärmt aber den feinen Eisendraht stärker und der Widerstand des Drahtes steigt so stark, daß der Strom nur unbedeutend anwachsen kann. Ebenso beim umgekehrten Vorgange. Ein Beispiel, das durch Messungen gewonnen worden ist, zeigt dies am besten: 10 Lampen von 48 Volt, 13 HK, jede mit einem Widerstand, erforderten bei einer Netzspannung von 85 Volt 8,6 Ampere. Wurde die Netzspannung auf 73 Volt erniedrigt, so sank die Stromstärke auf 8,46 Ampere, bei 63,6 Volt auf 8,4 Ampere. Die Eisendrahtwiderstände ermöglichen es ferner, daß während der Beleuchtung gleichzeitig das Laden der Batterie stattfinden kann, ohne daß die Änderung der Spannung an den Glühlampen sich bemerkbar macht. Sie sind zuerst bei der durch die Akkumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft in Berlin ausgeführten Beleuchtungseinrichtung der D-Züge Berlin–Saßnitz in dieser Art verwandt worden und haben sich seitdem bewährt.

Fig. 14.

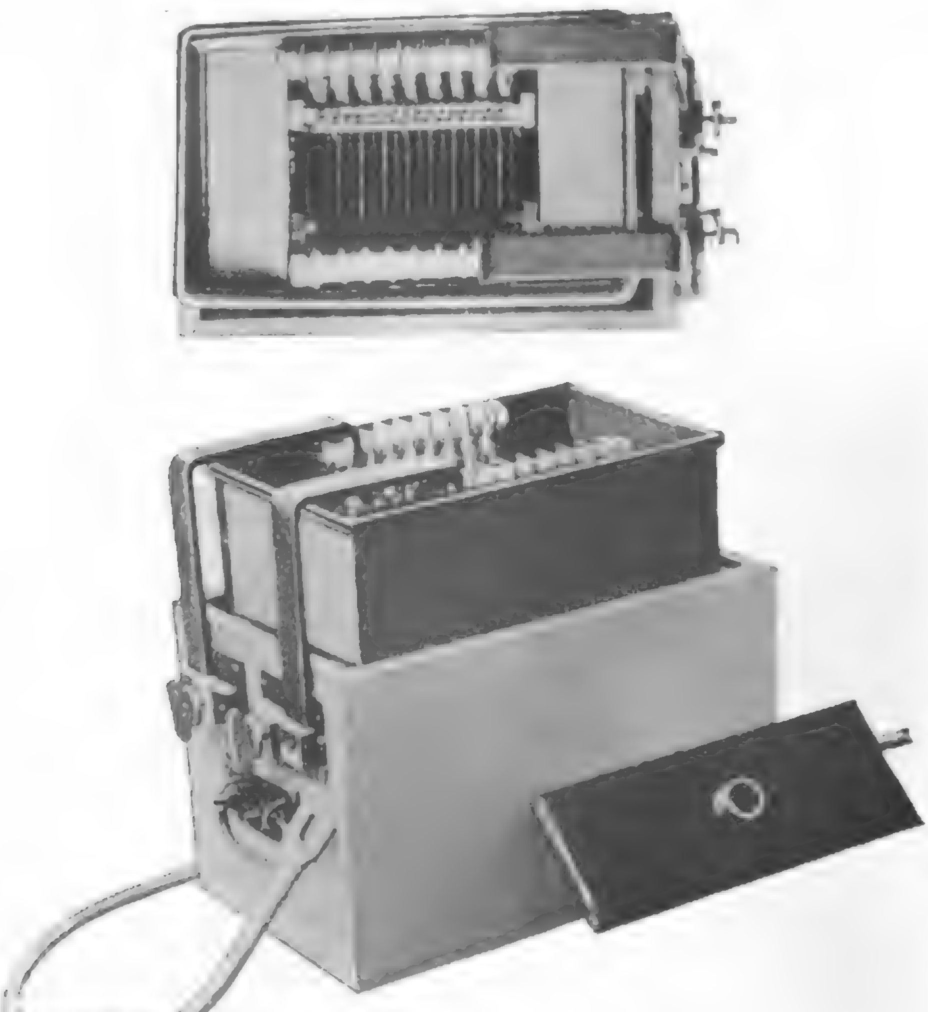


3. Die Aluminiumzelle.

Die Aluminiumzelle besitzt die Eigenschaft, Strom nur in einer Richtung durchzulassen, einen Rückstrom jedoch abzuschneiden (ähnlich wie die im Fernsprechbetriebe gebräuchlichen Polarisationszellen). Bei langsam laufendem oder stillstehendem Zuge, bei dem die Spannung der Maschine geringer ist als die der Batterie, verhindert also die Zelle, daß die Batterie sich in die

Maschine entladet. Die Zelle besteht aus Aluminiumplatten, denen Eisenplatten in einem alkalischen Elektrolyt gegenübergestellt sind. Bei Stromdurchgang zwischen zwei Metallplatten in einem Elektrolyt scheidet sich am positiven Pol der Sauerstoff, am negativen Pol der Wasserstoff ab. Ist die Stromrichtung so, daß die Aluminiumplatten den negativen Pol bilden und sich an diesem Wasserstoff ausscheidet, so wird die Zelle Strom durchlassen. Kehrt sich die Stromrichtung jedoch um, so daß sich jetzt an den Aluminiumplatten Sauerstoff ausscheidet, so tritt die eigentümliche Erscheinung auf, daß nach Durchgang eines vorübergehenden kurzen, mehr oder weniger großen Rückstroms der Stromdurchgang völlig aufhört. Als Ursache dieser Erscheinung wird angenommen, daß sich die Aluminium-

Fig. 15.



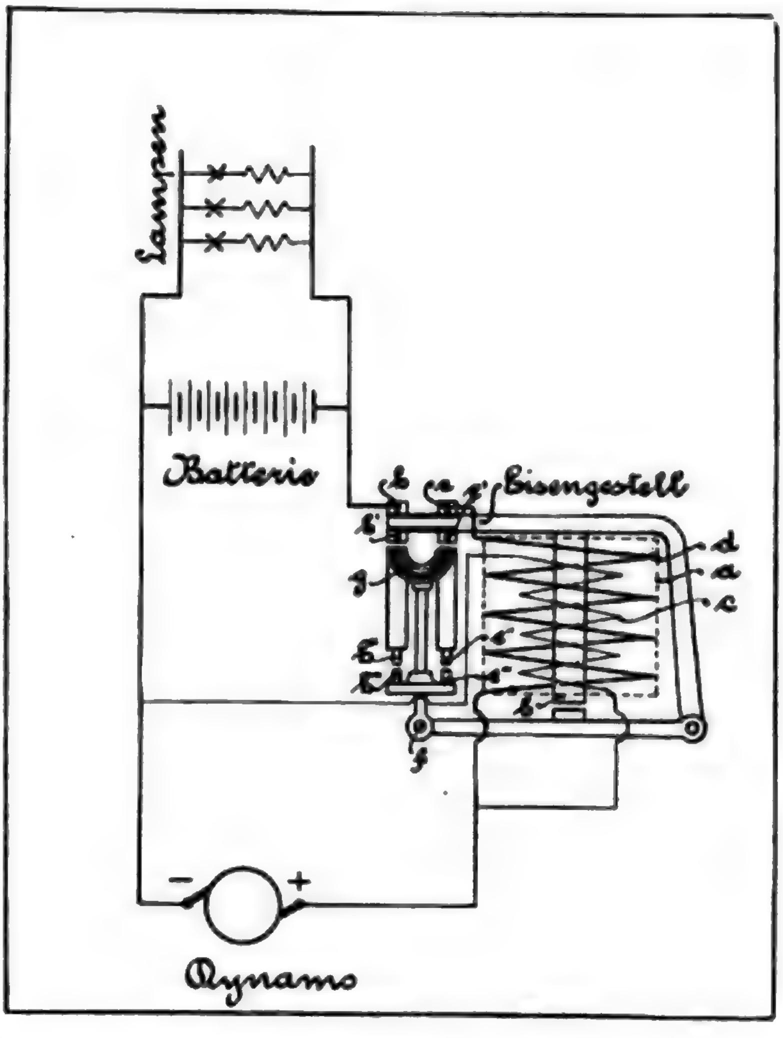
platten mit einer außerordentlich feinen Oxydhaut bedecken, die für den Strom vollständig undurchlässig ist, die aber bei Stromumkehr sofort zerstört wird. Die Bauart der Aluminiumzelle (Fig. 15) ist ähnlich der der Akkumulatoren. Vollständig ebene 2 mm starke Aluminiumplatten befinden sich gegenüber 1 mm starken Eisenplatten in einem ammoniakhaltigen Elektrolyt. Die Platten sind gegenseitig durch Glasrohre voneinander isoliert und in einem Gefäß aus Eisenblech eingebaut. Dieses befindet sich wiederum in einem mit Traggriffen und Anschlußklemmen versehenen Holzkasten, der durch eine Auskleidung von dem zerstörenden Einflusse des etwa übertretenden Elektrolyts geschützt ist. Die Aluminiumzelle wird am Wagenuntergestell (Fig. 11 rechts) angebracht; ihr Gewicht beträgt rd. 44 kg.

4. Der selbsttätige Schalter.

Der Zweck dieses Schalters ist, den Hauptstromkreis zu unterbrechen, sobald die Maschinenspannung geringer ist als die Batteriespannung, so daß eine Entladung der Batterie auf die Maschine nicht stattfinden kann, und ebenso zu schließen, sobald die Maschinenspannung die Batteriespannung übersteigt. Der Schalter, in Fig. 16 schematisch dargestellt, hat nachstehend beschriebene Einrichtung und Wirkungsweise.

Die Spule *a* besitzt einen Eisenkern *b*, außen eine dünne Wickelung *c* und eine dicke Wickelung *d*. Die Wickelung *c* ist mit der Dynamomaschine unmittelbar verbunden und erregt den Eisenkern, wenn die Maschine in Bewegung gesetzt wird. Die Wickelung *d* ist an einem Ende mit dem posi-

Fig. 16.



tiven Pole der Maschine verbunden; das andere Ende führt zu den Unterbrechungskontakten *e*, *e'*, *e''*, die leitend miteinander verbunden sind. Diesen Kontakten gegenüber befinden sich die Kontakte *h*, *h'*, *h''*, ebenfalls leitend untereinander und mit dem Hauptstromkreise verbunden. Die Kontakte *e''* und *h''* sind kleine zylindrische Kohlenbürsten, die in den metallenen Haltern befestigt werden und denen ein bewegliches Bürstenpaar *e'''*, *h'''* gegenüberliegt.

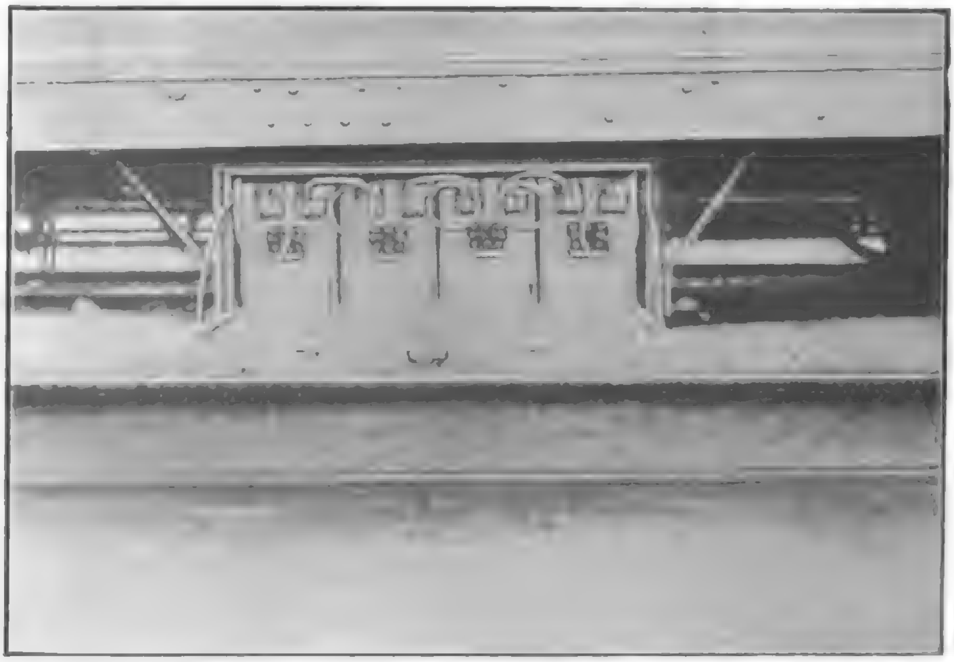
Wird die Maschine in Bewegung gesetzt, so erhält sie Spannung und es fließt sofort Strom vom positiven zum negativen Pole der Maschine und zwar durch die Erregerwickelung *c*, wodurch der Eisenkern *b* magnetisiert wird. Steigt die Spannung so weit, bis die der Batterie erreicht ist, so wird

der unterhalb des Kernes liegende eiserne Hebel *f* angezogen und hierdurch das bewegliche Bürstenpaar *e'''*, *h'''* und die Kontaktfeder *g* gegen die Unterbrechungskontakte *e*, *e'*, *e''* und die Kontakte *h*, *h'*, *h''* gedrückt und der Hauptstromkreis geschlossen. Der Strom fließt jetzt vom positiven Pole der Maschine durch die Wickelung *d* und unterstützt somit gleichzeitig die Wirkung der Wickelung *c*.

Die Erregerspule *c* ist so bemessen, daß, sobald die Spannung der Maschine der Batteriespannung gleich ist, also kein Strom mehr durch die Wickelung *d* fließen kann, der Magnetismus des Eisenkernes *b* so schwach ist, daß der Hebel *f* losgelassen und der Bürstenhalter *e'''*, *h'''* und die Kontaktfeder *f* heruntergezogen werden; der Hauptstromkreis ist alsdann wieder unterbrochen.

Um beim plötzlichen Sinken der Spannung zu vermeiden, daß beim Ausschalten an den Berührungsflächen der Kontaktfeder durch den Öffnungsfunken Brandstellen entstehen, sind die bereits erwähnten Kohlenbürsten derart gegeneinander einreguliert, daß sie den Hauptstromkreis früher

Fig. 17.



schließen oder später öffnen als die Kontaktfeder, und die Kontaktfeder somit nur zur Vergrößerung des Leitungsquerschnitts dient. Der selbsttätige Schalter wird wie die übrigen Schalter auf der Schalttafel befestigt und bedarf keiner besonderen Wartung durch das Postpersonal.

5. Die Akkumulatorenbatterie.

Die Batterie besteht aus 20 Elementen mit je vier positiven Großoberflächen- und fünf negativen Gitterplatten. Die positiven Platten sind 160 mm breit, 190 mm hoch und 10 mm dick und besitzen eine wirksame Oberfläche von je 50 qdm. Die negativen Platten sind in Breite und Höhe den positiven gleich, aber nur 6 mm dick. Die Elemente werden in offene Hartgummikasten mit lose aufliegendem Deckel eingebaut; je vier dieser Elemente befinden sich in einem gemeinsamen Holzkasten, der säurebeständig ausgekleidet und mit Traggriffen sowie Kontaktösen versehen ist. Die einzelnen Batteriekasten werden am Wagenuntergestell angebracht (Fig. 17) und durch Kabel verbunden, die an jedem Ende Messingstöpsel besitzen;

letztere werden in die an den Kasten befindlichen Kontaktösen gesteckt. Sämtliche 20 Elemente der Batterie sind hintereinander geschaltet. Die Batterie besitzt eine Leistungsfähigkeit von 148 Amperestunden bei 10stündiger Entladung und Entladeströmen bis zu 14,8 Ampere; ihr Gewicht beträgt rund 565 kg.

6. Die Leitungsanlage.

Die Leitungsanlage der Lampen ist die gleiche wie in den Bahnpostwagen mit Akkumulatorenbeleuchtung. Hinzu kommen nur noch die Schaltkästchen zur Aufnahme der Eisendrahtwiderstände. Diese Kästchen besitzen zwei Fassungen für zwei Widerstände; sie bestehen aus Schieferplatten mit aufmontierten Fassungen und den aus durchlöchertem Eisenbleche hergestellten Schutzkasten. Die Kästchen sind im Oberlichtaufbau des Wagens zwischen je zwei Beleuchtungskörpern befestigt; die Fassung ist mit der ihr zunächst liegenden Lampe derart leitend verbunden, daß sie mit ihr hintereinander geschaltet ist.

Die zur Leitungsanlage nötigen Hauptschalter und die Sicherungen für die Hauptstromkreise sind auf einer in einem Holzschrank eingebauten Schalttafel angebracht. In diesem Schalttafelschranke, der an einer geeigneten Stelle im Wageninnern befestigt ist, befindet sich ferner, oberhalb der Schalttafel, der Regulierwiderstand für die Erregung der Magnete der Dynamomaschine.

7. Wirkung der Beleuchtungsanlage.

Die Dynamomaschine ist, wie bereits oben erwähnt, eine Nebenschluß-Gleichstrommaschine mit zwei Bürstenpaaren; das eine ist kurz geschlossen, das andere mit dem Stromabnehmerkabel verbunden. Durch das kurzgeschlossene Bürstenpaar und die besondere Schaltung im Anker wird der Strom derart umgeformt, daß er immer in derselben Richtung fließt, unabhängig von der Drehrichtung des Ankers. Die Fig. 18 bis 20 veranschaulichen die verschiedenen weiter unten erörterten Schaltungen. Zunächst ist folgendes zu bemerken.

Der Schalter *h* ist dreipolig und schließt in Einschaltstellung den Erregerstromkreis der Magnetwickelung, den positiven Stromkreis der Lampen und den gemeinschaftlichen negativen Stromkreis der Batterie und der Lampen.

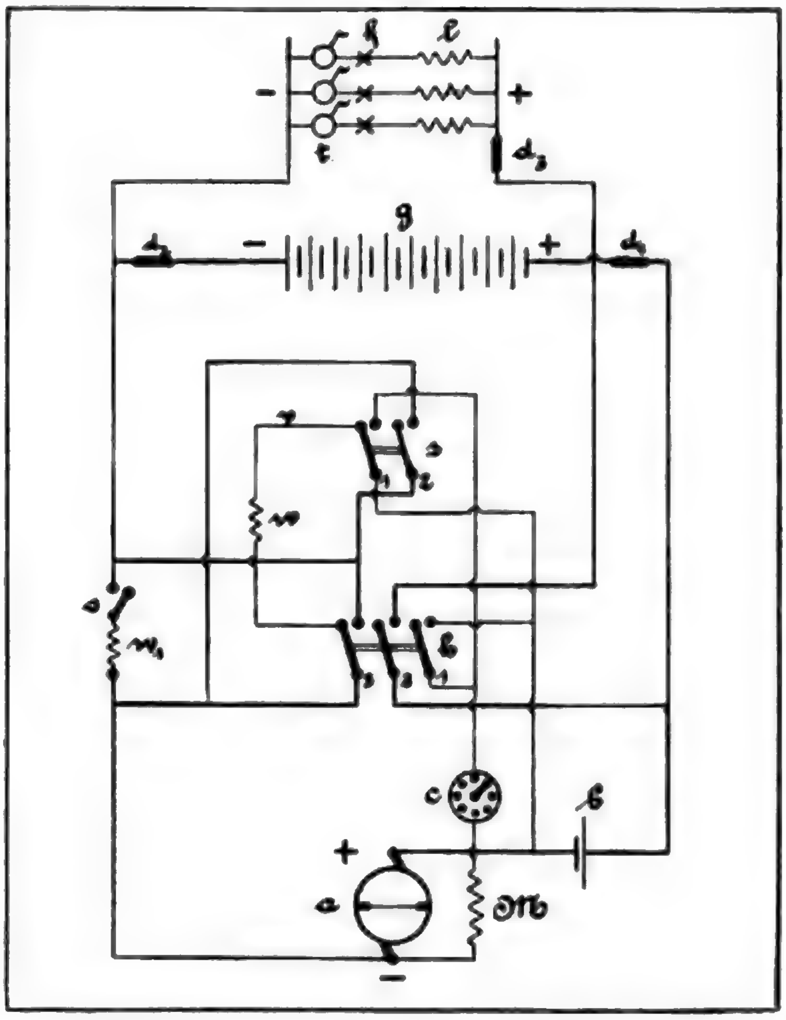
Der Schalter *s* ist zweipolig und schließt in Einschaltstellung den Erregerstromkreis der Magnetwickelung und den negativen Stromkreis der Batterie. Durch den Schalter *h* kann die gesamte Anlage ohne Betätigung des Schalters *s* in und außer Betrieb gesetzt werden.

Die Maschine und die Batterie sind so bemessen, daß die Batterie nur während der Beleuchtungszeit geladen zu werden braucht; am Tage ist die ganze Anlage abgeschaltet und die Maschine läuft stromlos mit. Für den Fall, daß ausnahmsweise die Batterie derart erschöpft ist, daß zu einer Wiederaufladung während der Tagesfahrt geschritten werden muß, ohne daß die Lampen brennen können, ist der Schalter *s* vorgesehen. Dieser schließt in Einschaltstellung gleichzeitig den Erreger- und Batteriestromkreis, und der in der Maschine erzeugte Strom ladet jetzt nur die Batterie. Dieselbe Wirkung ist durch Schließen des Schalters *h* zu erzielen, jedoch müssen dann die Lampenstromkreise durch die in diesen befindlichen Ausschalter *t* besonders abgeschaltet werden.

Der Schalter *o* ist unmittelbar mit einem kleinen, aus Eisendraht bestehenden Vorschaltwiderstande w^1 verbunden; er findet nur bei Anlagen mit

Aluminiumzelle Verwendung (Fig. 18 bis 20). Dieser Schalter dient zum Schließen des Stromkreises zwecks Wiederaufladung der Aluminiumzelle, wenn diese durch längere Außerbetriebsetzung der Wagen infolge Verflüchtigens des in der Füllung enthaltenen Ammoniaks ihre Fähigkeit, den Rückstrom abzuschließen, allmählich verloren hat. Es muß dann kurz vor der Ingebrauchnahme des Wagens, nach Zusatz von Ammoniak, dieser einpolige Schalter geschlossen werden; dabei wird die Aluminiumzelle durch den Batteriestrom — etwa in 10 Minuten — wieder aufgeladen. Nach Aufladung wird der Schalter *o* wieder geöffnet und die Anlage ist betriebsfähig. (Mit dem Öffnen und Schließen dieses Schalters hat das Bahnpostpersonal keine Befassung; beides wird durch die Unternehmerin bewirkt.)

Fig. 18.



Der mit dem Schalter *o* verbundene Widerstand w^1 bemißt die Stärke des Stromes, der für die Aufladung der Aluminiumzelle notwendig ist.

Der regulierbare Widerstand *c* (Nebenschlußregulator) ist in den Erregerstromkreis eingeschaltet und dient zur Bemessung des durch die Magnetwickelung fließenden Stromes.

Um zu verhindern, daß die einzelnen Stromkreise mit zu hoher Stromstärke belastet werden, und daß durch irgend einen Kurzschluß Gefahr für die Anlage entsteht, sind die beiden Batteriepole durch die Schmelzsicherungen d_1 und d_2 und der Lampenstromkreis durch die Sicherung d_3 geschützt.

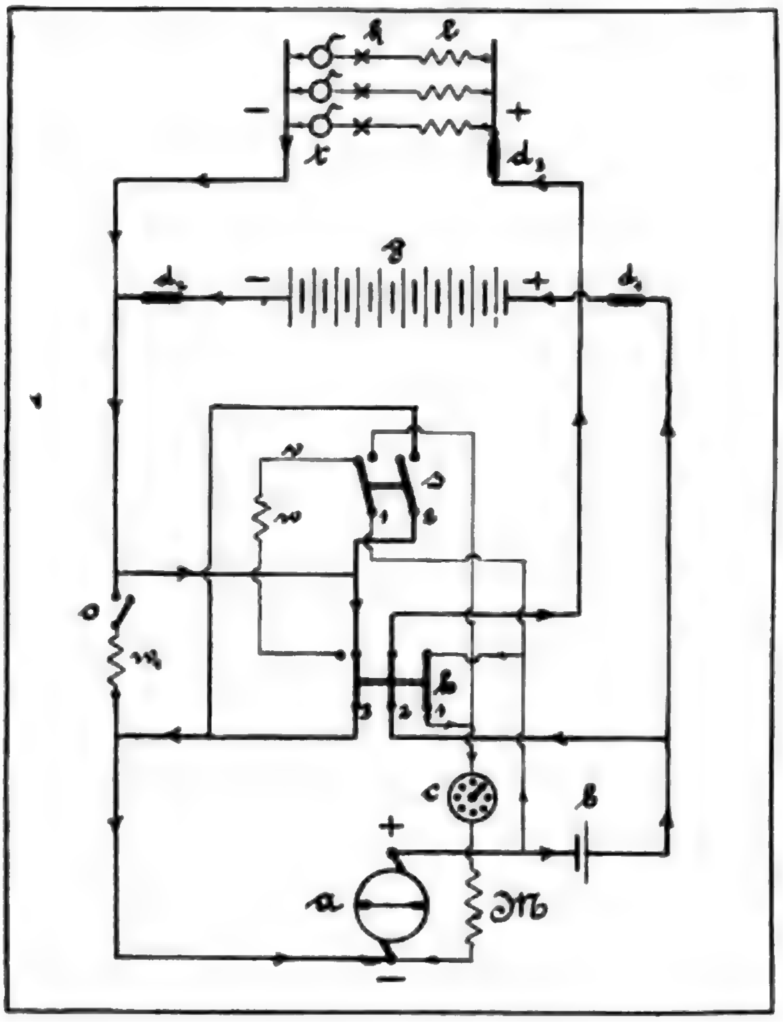
Die Schalter *h*, *s*, *o* und die Sicherungen d_1, d_2 und d_3 befinden sich auf der im Wagen angebrachten Schalttafel, der Nebenschlußregulator ist ober-

halb dieser Tafel, die Lampenschalter sind in der Nähe der Beleuchtungskörper angebracht.

Fig. 18 zeigt die Schaltung während der Tagesfahrt. Die Schalter *h* und *s* liegen in Ausschaltstellung und schließen gleichzeitig durch einen besonderen Nebenpol die Maschine *a* mittels der Verbindungsleitung *v* kurz. Die Maschine ist vollständig stromlos; die Lampen brennen nicht. Die in der Maschine etwa doch entstehende Spannung durch den in den Magnetschenkeln verbleibenden Magnetismus wird durch den in der Kurzschlußleitung *v* eingeschalteten Eisendrahtwiderstand *w* vernichtet.

Fig. 19 zeigt die Schaltung während der Beleuchtungszeit mit gleichzeitigem Laden der Batterie. Der Schalter *h* befindet sich in

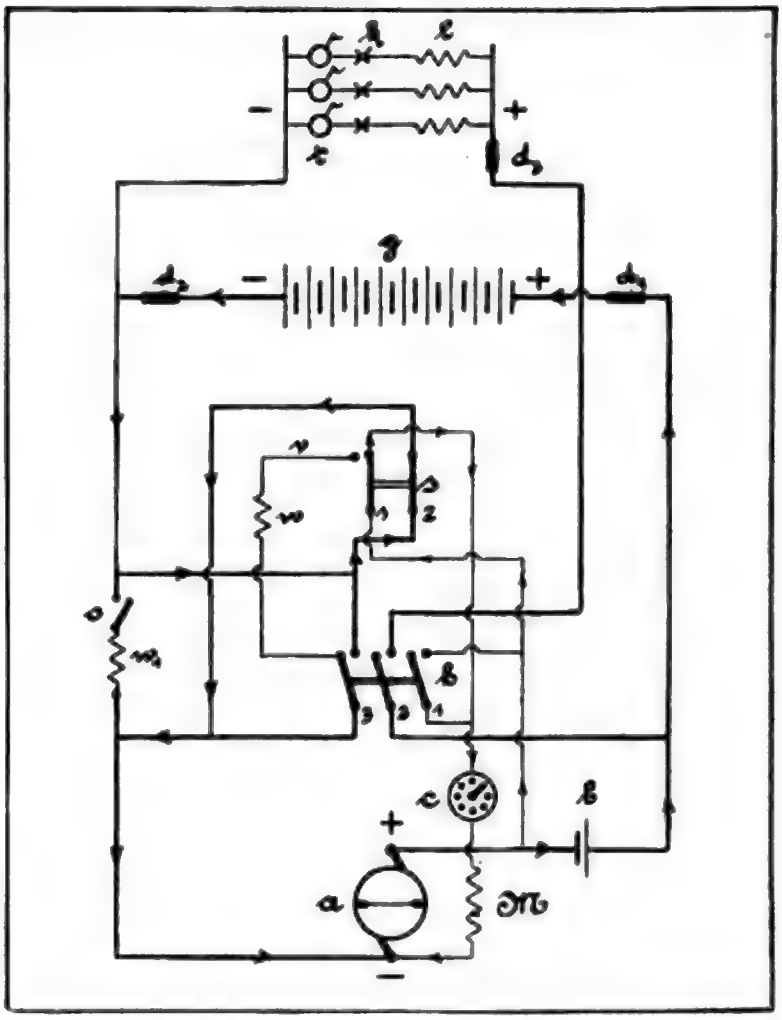
Fig. 19.



Ein- und der Schalter *s* in Ausschaltstellung. Der in der Maschine *a* erzeugte Strom fließt vom positiven Pole zum Teil unmittelbar durch den Pol 1 des Schalters *h*, durch den Nebenschlußregulator *c* zur Magnetwickelung *M*, dann zurück zum negativen Pole der Maschine und zum Teil durch die Aluminiumzelle *b*, hinter der er sich wiederum gabelt, in den durch die Sicherungen d_1 zur Batterie *g* fließenden und in den durch den Pol 2 des Schalters *h* und die Sicherung d_3 zu den Lampen *k* fließenden Teil. Nach dem Austritt aus der Batterie durch die Sicherung d_2 und aus den Lampen durch die Schalter *t* vereinigen sich diese beiden Teile und fließen durch den Pol 3 des Schalters *h* ebenfalls zurück zum negativen Pole der Maschine. Der Schalter *s* liegt in Ausschaltstellung; infolgedessen ist der zugehörende Teil der Leitung stromlos.

Fig. 20 stellt die Schaltung zur Aufladung der Batterie während der Tagesfahrt ohne Brennen der Lampen dar. Wie bereits erwähnt, kommt diese Schaltung nur in Anwendung, wenn die Batterie so tief entladen ist, daß eine Wiederaufladung am Tage erforderlich ist und der Lampenstromkreis nicht besonders abgeschaltet werden kann. Hierbei wird der Schalter *s* geschlossen, während der Schalter *h* in Ausschaltstellung verbleibt. Der in der Maschine erzeugte Strom fließt wiederum vom positiven Pole zum Teil unmittelbar durch Pol 1 des Schalters *s*, den Nebenschlußregulator *c* zur Magnetwickelung *M*, dann zurück zum negativen Pole der Maschine und zum Teil durch die Aluminiumzelle *b*, die Sicherung d_1

Fig. 20.



zur Batterie und nach Austritt durch die Sicherung d_2 und Pol 2 des Schalters *s* zum negativen Pole der Maschine. Die Lampen können jetzt nicht eingeschaltet werden, weil der zugehörende positive Stromkreis durch den Schalter *h* unterbrochen ist.

Bei Anlagen mit selbsttätigem Schalter (vgl. S. 481), der an Stelle der Aluminiumzelle eine Entladung der Maschine auf die Batterie und umgekehrt verhindert, fehlt der einpolige Ausschalter *o* nebst Vorschaltwiderstand. Die Schaltungen besitzen außerdem noch eine weitere Abzweigung im selbsttätigen Schalter, die zur Magnetisierung des Eisenkernes dieses Schalters dient; im übrigen ist der Stromlauf genau wie in den Fig. 18 bis 20.

8. Bedienung der Beleuchtungsanlage durch das Bahnpostpersonal.

Diese erstreckt sich wie beim System Stone nur auf das Ein- und Ausschalten der Lichtanlage. Der Hauptschalter *h* ist auf der in einem Schranke befindlichen Schalttafel angebracht. Die Schaltschranktür besitzt eine Durchbohrung, durch die der Schlüssel zum Schalter eingeführt und letzter in Tätigkeit gesetzt werden kann. Die Notwendigkeit, die Batterie außerhalb der Beleuchtungszeit zu laden und zu diesem Zwecke den Schalter *s* in Tätigkeit zu setzen, tritt — wie bereits erwähnt — nur in besonderen Ausnahmefällen ein. Für derartige Fälle enthält die in jedem Wagen befindliche Anweisung zur Behandlung der Anlage sowie zum Verhalten bei Störungsfällen das Erforderliche.

Allgemeines, Verbreitung usw. der Beleuchtungssysteme.

Das System Stone ist von dem Ingenieur A. B. Gill erfunden, aber nach der Fabrik von J. Stone & Co. in Deptford (Ostlondon) benannt. Die ersten umfangreichen Versuche fanden im Herbst 1895 auf der London, Tilbury and Southend-Eisenbahn statt und fielen so günstig aus, daß die Bahnverwaltung die allgemeine Einführung der Beleuchtung beschloß. Inzwischen hat das System eine große Verbreitung erfahren, außer in England, auf den belgischen Staatsbahnen, auf der Jura-Simplonbahn, der französischen Westbahn, der Compagnie Générale de Constructions, den schwedischen und norwegischen Staatsbahnen sowie in Holland; ferner in Egypten und Südafrika, in Indien, Japan und China, in Südamerika und Australien. Im ganzen soll das System bei mehr als 20 000 Wagen Anwendung finden. Für Deutschland hat die Akkumulatoren- und Elektrizitäts-Werke-Aktiengesellschaft vorm. Boese & Co. in Berlin die Erlaubnis zur Herstellung und zum Vertriebe des Systems Stone erworben. Hier laufen außer den Bahnpostwagen der Reichs-Postverwaltung, über die nähere Angaben folgen, zur Zeit rund 110 Wagen mit diesem System und zwar auf den preußischen Staatsbahnen, den Reichs-Eisenbahnen, den bayerischen, pfälzischen, sächsischen, württembergischen und badischen Staatseisenbahnen sowie auf einigen Privatbahnen. Unter diesen 110 Wagen befinden sich 12 Bahnpostwagen der württembergischen und ein solcher der bayerischen Postverwaltung sowie der Salonwagen des Königs von Württemberg.

Für die Reichs-Postverwaltung konnte die große Verbreitung des Systems allein für dessen Einführung nicht maßgebend sein. Es galt vielmehr selbst Erfahrungen zu sammeln, zumal das System hauptsächlich nur bei Eisenbahn-Personenwagen Anwendung gefunden hatte, und bei diesen die Verhältnisse wesentlich anders liegen als bei den Bahnpostwagen. Bei diesen kommt einerseits in Betracht, daß der Lichtbedarf während der Zeit, in welcher der Wagen steht, in einem Falle recht groß, in dem anderen wieder gering ist, daß der Wagen in der einen Richtung in einem Nachtzug, in der anderen in einem Tageszug, in einem anderen Falle wieder in beiden Richtungen in Nachtzügen verkehrt, daß aber anderseits die Postverwaltung in der beliebigen Verwendung der Wagen durch die Beleuchtungseinrichtung nicht beschränkt werden darf.

Die ersten zwei Bahnpostwagen mit dem System Stone wurden im Januar 1901 auf den Kursen Berlin–Hamburg und Berlin–Cöln versuchsweise in den Betrieb eingestellt. Abgesehen von einigen Störungen in der Beleuchtung des Wagens auf dem Kurse Berlin–Hamburg, die jedoch nicht dem Systeme zur Last fielen, lautete das Urteil über die neue Beleuchtungs-

art günstig. Es wurde insbesondere hervorgehoben, daß die Beleuchtung während der Fahrt von stets gleichbleibender Stärke sei, was sich bekanntlich bei der Akkumulatorenbeleuchtung aus physikalischen Gründen nicht erreichen läßt. Bei der Beleuchtungseinrichtung des Wagens auf dem Kurse Berlin-Cöln war überhaupt keine Störung eingetreten. Mit Rücksicht auf das günstige Ergebnis beschloß die Reichs-Postverwaltung, einen weiteren, größeren Versuch zu machen. Hierzu wurden von den Berliner Bahnpostämtern 16 Wagen ausgewählt, die in Zügen mit großem Lichtbedarfe verkehren; ihre Einstellung mit der neuen Einrichtung erfolgte in den Monaten April bis August 1903. Auch bei diesen Wagen hatte sich die Beleuchtung im allgemeinen gut bewährt, doch zeigte sich, daß bei Verwendung der Wagen für die sehr stark besetzten Bahnposten in den Nachtschnellzügen im Interesse der unbedingten Betriebssicherheit es nicht ratsam erscheint, die Dynamomaschinen und Batterien bis an die oberste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch zu nehmen, sondern in Anbetracht der unberechenbaren Zufälligkeiten im Eisenbahnbetriebe Maschinen und Batterien mit einer verhältnismäßig großen Reserve zu verwenden. Die Leistungsfähigkeit der neuen Maschinen beträgt für Wagen mit 6 Glühlampen 40 Ampere bei 24 Volt (bei den alten 25 Ampere bei 16 Volt), für Wagen mit 13 Glühlampen 75 Ampere bei 24 Volt (bei den alten 50 Ampere bei 24 Volt). Die Batterien für die ersten Wagen haben eine Leistungsfähigkeit von 145 Amperestunden (gegen 120), für die letzten Wagen eine solche von 180 Amperestunden (gegen 150). Nachdem die Versuche mit den größeren Maschinen und Batterien ein günstiges Ergebnis geliefert hatten, beschloß die Reichs-Postverwaltung, sämtliche vom Potsdamer Bahnhof in Berlin ausgehenden Bahnpostwagen (36 Stück) mit dem System Stone ausrüsten zu lassen und nach Beendigung der Ausrüstung die Ladestelle zur elektrischen Beleuchtung aufzuheben. Die von dem bezeichneten Bahnhof abgehenden Beiwagenbatterien werden in der Ladestelle am Anhalter Bahnhofe geladen.

Das System der im Jahre 1905 gegründeten Gesellschaft für elektrische Zugbeleuchtung hat trotz der kurzen Zeit des Bestehens schon eine recht ansehnliche Verbreitung erfahren. Nach den Angaben der Gesellschaft sind zur Zeit im Betriebe, im Bau und in Auftrag gegeben insgesamt 123 vollständige Ausrüstungen unter Verwendung Rosenbergscher Dynamomaschinen; dabei sind u. a. beteiligt die preußische, die bayerische, die sächsische und die württembergische Staatseisenbahnverwaltung (letzte mit 5 Bahnpostwagen). die Bagdadbahn sowie französische, dänische und russische Eisenbahnverwaltungen. Außerdem rüstet die Gesellschaft die von Berlin aus nach dem Osten Deutschlands gehenden Durchgangszüge mit ihrem System aus. In diesen Zügen erhält indes nicht jedes Fahrzeug seine eigene Stromquelle, vielmehr wird — da nur die in den Durchgangswagen zur Bequemlichkeit der Reisenden angebrachten Leselampen elektrisch wirken sollen, im übrigen aber die Beleuchtung durch Gas erfolgt — nur der Gepäckwagen jedes Zuges mit der beschriebenen Einrichtung ausgerüstet. Vom Gepäckwagen aus wird der elektrische Strom zu den Durchgangswagen mittels Kabel geleitet.

Ausrüstungs-, Unterhaltungs- usw. Kosten.

Diese sind bei beiden Systemen annähernd gleich. Die Ausrüstungskosten betragen für Bahnpostwagen mit 6 Glühlampen rund 3500 Mark, für solche mit 13 Glühlampen rund 4200 Mark. Die gesamte Unterhaltung der Beleuchtungsanlage sowohl bei dem System Stone als auch bei dem

der Gesellschaft für elektrische Zugbeleuchtung ist Sache der Unternehmerin; nur die Glühlampen und die Stöpsel zu den Sicherungen werden für Rechnung der Postkasse beschafft. Die postseitige Vergütung an die Unternehmerin für die Unterhaltung beträgt für jeden Wagen 10 v. H. der Ausrüstungskosten (Maschine und Batterie, ausschließlich Leitungsanlage und Montage). Außerdem hat die Reichs-Postverwaltung für die vermehrte Lokomotivkraft aus Anlaß des Antriebs der Dynamomaschine an die preußische Eisenbahnverwaltung eine Vergütung nach folgenden Grundsätzen zu zahlen. Für jedes Vierteljahr und für jeden Wagen wird von der zuständigen Ober-Postdirektion und der beteiligten Eisenbahndirektion eine Pauschvergütung vereinbart. Dabei wird die Anzahl der Stunden der Beleuchtung eines Wagens nach dessen Verwendungsplan ermittelt. Die Stundenzahl umfaßt sowohl die Zeit während, wie vor und nach der Fahrt und ist nach dem Fahrplane, dem Dienstplan und der Jahreszeit überschläglich zu berechnen. Zugrunde gelegt wird die Beleuchtung, die für eine wiederkehrende Dienstverwendung des Wagens in ungefährer Mitte des Vierteljahrs an normalen Werktagen notwendig ist. Außer Betracht bleibt jedoch die Zeit, während der die Lampen aus Anlaß der Reinigung des Wagens brennen. Die ermittelte Anzahl der Beleuchtungsstunden des Wagens vervielfältigt mit der Summe der Lichtstärke aller Glühlampen im Wagen ergibt die Anzahl der vierteljährlichen Normalkerzen-Brennstunden. Für jede Normalkerzen-Brennstunde ist eine Vergütung von 0,09 Pf. zu verrechnen. Der Umstand, daß zur Befriedigung des tatsächlichen Bedürfnisses Verschiebungen in der Verwendung des Wagens stattgefunden oder einzelne Glühlampen vor dem festgesetzten Beginn oder nach dem festgesetzten Schlusse der Beleuchtung des Wagens gebrannt haben, bleiben bei Aufstellung der Rechnung außer Betracht. Die Zeit der ununterbrochenen Außerbetriebsetzung eines Wagens wird für je 30 Tage mit $^1/_3$ der Pauschvergütung abgesetzt; hierbei wird die Dauer der Nichtverwendung bis zu 15 Tagen gar nicht, diejenige von 16 Tagen und darüber für je 30 Tage gerechnet.

Die beschriebenen Beleuchtungssysteme stellen gegenüber der reinen Akkumulatorenbeleuchtung außer der bereits erwähnten stets gleichbleibenden Stärke des Lichtes zweifellos erhebliche Vorteile dar. Die Anwendung der elektrischen Beleuchtung in den Bahnpostwagen ist, da jedes Fahrzeug die erforderliche elektrische Energie durch die an ihm dauernd befindliche Dynamomaschine selbst erzeugt, nicht abhängig von dem Vorhandensein eines Elektrizitätswerkes. Aus dem gleichen Grunde können die Wagen, sofern es die Verhältnisse erfordern, nach jedem andern Bahnpostamt usw. überwiesen werden, ohne daß auf die Beleuchtungseinrichtung Rücksicht zu nehmen ist. Die besonderen Ladeeinrichtungen bei der reinen Akkumulatorenbeleuchtung sowie die Auswechselung der Batterien zwecks des Ladens, die bei einem Gewichte der einzelnen Kasten von rund 43 kg recht hohe Anforderungen an die Kräfte des Personals stellt, kommen in Wegfall. Ein weiterer Vorteil der neueren Beleuchtungssysteme besteht darin, daß die Batterien am Wagenuntergestell angebracht werden können, was beim reinen Akkumulatorenbetrieb wegen der größeren Zahl der Zellen und wegen der Schwierigkeiten bei der Auswechselung nicht angängig ist. Bei den neueren Beleuchtungssystemen verbleibt demnach in den Bahnpostwagen mehr Raum zur Bearbeitung der Postsendungen verfügbar.

Stiftung „Töchterhort" für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Die unter dem Protektorat Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin stehende Stiftung »Töchterhort« für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten hat ihren Verwaltungsbericht für 1905 veröffentlicht. Danach hat sich der Töchterhort im abgelaufenen Kalenderjahre kräftig weiterentwickelt. Die fortlaufenden Beiträge sind gegen das Vorjahr um 11 856 M. gestiegen und haben die Höhe von 167 560 M. erreicht. Dazu kommen 8 073 M. einmalige Gaben und 9 935 M. Zuwendungen aus Konzert- usw. Überschüssen, so daß sich ein Gesamtbetrag an Spenden von 185 568 M. ergibt gegen 175 807 M. im Vorjahre. An Zinsen konnten 40 277 M. vereinnahmt werden (1904: 35 778 M.). Die baren Gesamteinnahmen der Stiftung stellen sich mithin für 1905 auf 225 845 M. (gegen 1904 mehr 14 260 M.).

Die Steigerung der fortlaufenden Beiträge ist recht erheblich, ebenso die Zunahme der Zahl der Beitragenden. Von 46 770 Beamten sind 93 763 M., von 67 498 Unterbeamten 73 797 M. gezahlt worden (1904: von 42 697 Beamten 87 658 M., von 61 222 Unterbeamten 68 046 M.). Die Zahl der Spender hat hiernach um 10 349 zugenommen. Nur im Jahre 1901 war diese Vermehrung noch beträchtlicher (10 566 Personen), und auch die Steigerung des Jahresbetrags (um 11 856 M.) ist bis jetzt erst einmal übertroffen worden (1902 gegen 1901: 12 454 M. Steigerung). Der Gesamtdurchschnittssatz der Einzelbeiträge stellt sich bei den Beamten auf $16^2/_3$ Pf., bei den Unterbeamten auf $9^1/_{12}$ Pf. monatlich. Die Beteiligung in den einzelnen Bezirken erhebt sich bei den Beamten (ohne Hilfstellen-Inhaber) bis zu 89,1 v. H., bei den Unterbeamten bis zu 90,5 v. H. der Gesamtzahl. Im Gesamtdurchschnitt ist die Beteiligung gegen das Vorjahr gestiegen bei den Beamten um 1 v. H. auf 60,1 v. H., bei den Unterbeamten um 2,3 auf 64,5 v. H. Von der Gesamtzahl der Reichs-Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten (ohne Hilfstellen) waren im Jahre 1905 mit fortlaufenden Beiträgen beteiligt 82,1 v. H. gegen 78,4 v. H. im Vorjahre. Der Zugang ist um so erfreulicher, als für die Beteiligung volle Freiwilligkeit besteht. Auf Wahrung dieser Freiwilligkeit wird vom Hauptausschusse dauernd hingewirkt. So heißt es zuletzt in seinem Rundschreiben an die 42 Bezirksausschüsse über die Ergebnisse des Jahres 1905 gelegentlich der Mitteilung, daß eine Schwesterstiftung das Beispiel der Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zur Nachahmung empfohlen habe, wörtlich: »Die Freude über solche Anerkennung der Opferwilligkeit ist berechtigt, ebenso aber unser Wunsch, daß die an sich geringen Einzelopfer allezeit willig dargebracht werden und daß wie bisher nichts geschehen möge, was auch nur im mindesten den Vorwurf der Nötigung rechtfertigen könnte.«

Die einmaligen Spenden in Höhe von 8073 M. (1904: 8315 M.) lassen erkennen, daß auch im verflossenen Jahre bei den verschiedensten Anlässen des Töchterhorts wohlwollend gedacht worden ist. Vielfach bilden einmalige Gaben auch den Übergang zu fortlaufender Beteiligung; um so weniger fällt daher der geringe Mindererträg im Berichtsjahre (242 M.) gegenüber der außerordentlichen Steigerung der fortlaufenden Beiträge ins Gewicht.

An »besonderen Zuwendungen«, zu denen auch die Erträge aus Veranstaltungen von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung gehören, wurden 9935 M. (im Jahre 1904: 11 788 M.) vereinnahmt.

Die nachstehende Übersicht gibt ein Bild der in den einzelnen Jahren aufgekommenen Beiträge und der Gesamteinnahme bis Ende 1905.

	Fortlaufende Beiträge		Einmalige Beiträge		Besondere Zuwendungen		Zusammen	
	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
Bis Ende 1891, einschließlich des Kapital-Grundstocks	45 812	98	124 790	77	—	—	170 603	75
Kalenderjahr 1892	74 254	40	13 137	32	—	—	87 391	72
- 1893	85 455	1	4 130	35	5 836	27	95 421	63
- 1894	87 919	53	5 466	—	7 107	53	100 493	6
- 1895	92 307	52	4 268	92	3 923	8	100 499	52
- 1896	96 428	36	4 975	63	7 664	28	109 068	27
- 1897	99 180	64	6 336	66	3 638	94	109 156	24
- 1898	101 710	38	5 331	64	4 136	20	111 178	22
- 1899	106 281	89	6 731	49	3 319	2	116 332	40
- 1900	113 277	66	5 987	11	4 987	41	124 252	18
- 1901	123 420	54	6 993	53	6 314	81	136 728	88
- 1902	135 874	31	6 940	29	9 838	83	152 653	43
- 1903	146 628	42	7 991	45	4 746	35	159 366	22
- 1904	155 704	17	8 314	87	11 787	85	175 806	89
- 1905	167 560	23	8 072	64	9 935	25	185 568	12
In 15½ Jahren:	1 631 816	4	219 468	67	83 235	82	**1 934 520**	**53.**

Von diesen 1 934 520 M. 53 Pf. sind von Unterbeamten oder für Unterbeamte gespendet 725 408 M. 98 Pf., d. s. 37,5 v. H.

Werden den erwähnten	1 934 520 M.	53 Pf.
die Einnahmen an Zinsen mit....................	317 964 -	22 -
und die Kursgewinne mit	8 248 -	10 -
hinzugerechnet, so ergeben sich bis Ende 1905 als **Gesamteinnahme**	**2 260 732 M.**	**85 Pf.,**

wovon allein durch Leistungen der Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung in 15½ Jahren über 2⅕ Millionen Mark aufgebracht worden sind.

Den vermehrten Mitteln entsprechend, hat die Unterstützungstätigkeit an Umfang weiter zugenommen; es sind 15 748 M. mehr als im Vorjahre gezahlt worden. Von den im Jahre 1905 überhaupt gewährten 135 200 M. Unterstützungen entfielen

	auf Beamtenwaisen				auf Unterbeamtenwaisen			
			Mark	Pf.			Mark	Pf.
von den 2 411 einmaligen Unterstützungen	837	mit	40 425	—	1 574	mit	55 950	—
- - 242 fortlaufenden -	140	-	25 892	—	102	-	12 933	—
von zus. 2 653 Unterstützungen.........	977	mit	66 317	—	1 676	mit	68 883	—.

Die einmaligen Unterstützungen von 96 375 M. setzen sich zusammen aus 23 513 M. an einmaligen Bewilligungen des Hauptausschusses und 72 862 M. an selbständigen Bewilligungen der Bezirksausschüsse. Von den einmaligen Unterstützungen aus der Hauptkasse kamen an 452 noch nicht 18 Jahre alte Waisen 19 151 M., davon 1 530 M. Beihilfen zu den Kosten der Konfirmation oder ersten Kommunion und 7 573 M. zur Unterbringung von 133 Schützlingen in Sommerpflege (19 Beamtenwaisen und 114 Unterbeamtenwaisen).

Die Bezirksausschüsse haben bis Ende 1905 insgesamt 18 444 einmalige Unterstützungen mit 625 474 M. bewilligt (satzungsgemäß an Waisen von mehr als 18 Jahren aus bestimmten einmaligen Spenden und aus der Hälfte der im Bezirk aufgekommenen fortlaufenden Beiträge). Auf das Kalenderjahr 1905 allein kommen davon 1905 Fälle mit 72 862 M.; bedacht worden sind 682 Beamtenwaisen mit 31 310 M., 1 223 Unterbeamtenwaisen mit 41 552 M.

Fortlaufende Unterstützungen in Gesamthöhe von 38 825 M. sind im Berichtsjahr an 242 verwaiste Töchter gezahlt worden; neu hinzugekommen waren im Laufe des Jahres 34, nämlich 17 Beamten- und 17 Unterbeamtenwaisen (gegenüber 6 Heimfällen). Mehr hat in dieser Beziehung nicht geschehen können, da an dem Grundsatze festgehalten wird, daß die Gesamtjahreszahlungen an fortlaufenden Unterstützungen durch die beim Hauptausschuß eingehenden Zinsen Deckung finden müssen. So entsprechen die im Jahre 1905 an Unterbeamtentöchter gezahlten 12 932 M. (für 1906 zu übernehmender Jahresbetrag 13 610 M.) dem auf den besonderen Kapitalfonds für Unterbeamte entfallenden Zinsenanteil in Höhe von 12 202 M. Die ungedeckten rund 700 M. sind inzwischen durch vermehrte Zinseinnahmen aufgebracht worden. Die Zahl der Empfängerinnen fortlaufender Unterstützungen hat sich bis Ende Mai 1906 auf 244 erhöht. Das Lebensalter dieser Empfängerinnen beträgt bei den

	Beamtenwaisen	Unterbeamtenwaisen	zusammen
über 18 bis 20 Jahre	—	1	1
- 20 - 30 -	3	9	12
- 30 - 40 -	17	22	39
- 40 - 50 -	33	29	62
- 50 - 60 -	43	15	58
- 60 - 70 -	27	18	45
- 70 - 80 -	15	9	24
- 80 -	3	—	3
Im ganzen	141	103	244.

Die jüngste Empfängerin (geistesschwach und völlig erwerbsunfähig) zählt noch nicht 19 Jahre, die älteste über 88 Jahre.

Aus der Tatsache, daß von den im Jahre 1905 insgesamt gezahlten 135 200 M. Unterstützungen an Beamtenwaisen 66 317 M., an Unterbeamtenwaisen 68 883 M. gefallen sind, ergibt sich die erneute außergewöhnliche Berücksichtigung der Waisen von Unterbeamten. Das im § 5 der Satzungen — ohnehin unter Betätigung weitgehender Fürsorge der Beamten zugunsten der Unterbeamten — Gewährleistete hätte nur 60 749 M. ausgemacht; es ist mithin aus den für Unterbeamtenwaisen nicht reservierten Mitteln abermals ein ansehnlicher Betrag (8134 M.) zugeschossen worden. Die auf solche Weise bisher gewährten Zuschüsse zugunsten von Unterbeamtenwaisen überschreiten bereits die Gesamthöhe von 69 000 M. Daß die Rücksichtnahme in steigendem Maße erkannt wird, zeigen die nachstehenden Zahlen. Im Jahre 1893: 23 248 beitragzahlende Unterbeamte (35,9 v. H. der überhaupt vorhandenen Unterbeamten), 1898: 33 319 (43,9 v. H.), 1900: 40 909 (47,5 v. H.), 1902: 51 428 (55,9 v. H.), 1904: 61 222 (62,2 v. H.), 1905: 67 498 (64,5 v. H.).

Die aus Töchterhortmitteln bis jetzt (von März 1891 bis Ende 1905) überhaupt gezahlten Unterstützungen übersteigen die erste Million Mark; es waren bis zum Schlusse des Berichtsjahrs 1 085 320 M. In den einzelnen Jahren sind gezahlt worden, und zwar

im Jahre	auf Anweisung des Hauptausschusses einmalige Unterstützungen		fortlaufende Unterstützungen		von den Bezirksausschüssen		zusammen	
	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
1891 (vorbereit. Ausschuß)	3 302	40	—	—	—	—	3 302	40
1892 (- bis 2./11.)	3 928	75	—	—	—	—	3 928	75
3./11. bis 31./12 ..	999	—	—	—	15 521	—	16 520	—
1893	4 653	50	6 025	—	28 971	79	39 650	29
1894	4 433	—	9 080	—	34 738	—	48 251	—
1895	6 450	—	10 145	—	36 711	75	53 306	75
1896	8 905	—	14 530	27	38 983	—	62 418	27
1897	8 375	—	18 170	83	40 808	50	67 354	33
1898	10 960	60	19 920	84	42 212	80	73 094	24
1899	14 874	30	20 259	17	42 761	—	77 894	47
1900	15 254	80	22 824	20	45 978	90	84 057	90
1901	15 826	60	25 980	85	48 226	80	90 034	25
1902	16 527	35	28 585	3	54 855	50	99 967	88
1903	18 907	60	31 799	98	60 180	50	110 888	8
1904	21 465	35	35 324	16	62 662	57	119 452	8
1905	23 513	20	38 824	99	72 861	50	135 199	69
Im ganzen	178 376	45	281 470	32	625 473	61	1 085 320	38.

Vom Gesamtbetrage haben empfangen die Beamtentöchter 547 798 M., d. s. 50,48 v. H. (darunter die Töchter vom Ober-Postpraktikanten, Inspektor usw. aufwärts 87 697 M. oder 8,08 v. H.), die Unterbeamtentöchter 537 522 M., d. s. 49,52 v. H. Vom Gesamtbetrage der Spenden bis Ende 1905 (1 934 521 M.) rühren von Unterbeamten her oder sind für diese geleistet worden 725 409 M., d. s. 37,50 v. H.

Die Verwaltungskosten haben im Jahre 1905 bei den Bezirksausschüssen und Vertrauensmännern 1703 M., beim Hauptausschusse 1738 M., zusammen also 3441 M. betragen. Die Minderausgabe gegen 1904 um 2220 M. beruht zum Teil auf Ersparnissen an Porto infolge der seit 1. Januar 1905 zugelassenen Abführung der Mitgliederbeiträge im Abrechnungswege, namentlich aber darauf, daß die Kosten der für die neue Einrichtung erforderlichen Formulare usw. schon aus Mitteln des Jahres 1904 gedeckt worden sind. Unter der Gesamtausgabe befinden sich 264 M. persönliche Kosten (für Hilfsleistungen und Botendienst). Alle Mitglieder des Hauptausschusses und der Bezirksausschüsse sowie die Vertrauensmänner versehen die Geschäfte unentgeltlich.

Das Kapitalvermögen ist auf 1 088 047 M. angewachsen, darunter 338 017 M. Unterbeamtenanteil. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 86 248 M., geht also über den bis dahin bedeutendsten Jahreszuwachs von 1904 (86 228 M.) noch hinaus. Das Anwachsen des Kapitalvermögens ist nachstehend ersichtlich gemacht.

		Mark	Pf.		Mark	Pf.
Kapitalgrundstock (gesammelt bis 20. Oktober 1890)					109 089	28
bis Ende						
1892	Zugang	117 792	17,	mithin Kapital Ende 1892:	226 881	45
1893	-	62 267	91	- - - 1893:	289 149	36
1894	-	59 269	16	- - - 1894:	348 418	52
1895	-	64 065	69	- - - 1895:	412 484	21
1896	-	59 896	39	- - - 1896:	472 380	60
1897	-	55 389	58	- - - 1897:	527 770	18
1898	-	53 157	61	- - - 1898:	580 927	79
1899	-	55 446	78	- - - 1899:	636 374	57
1900	-	62 528	32	- - - 1900:	698 902	89
1901	-	64 958	59	- - - 1901:	763 861	48
1902	-	74 973	43	- - - 1902:	838 834	91
1903	-	76 735	60	- - - 1903:	915 570	51
1904	-	86 227	71	- - - 1904:	1 001 798	22
1905	-	86 248	41	- - - 1905:	1 088 046	63.

Außer diesem beim Hauptausschusse verwalteten Kapitalvermögen, das an Zinsen durchschnittlich 3,84 v. H. bringt, hatten die Bezirksausschüsse Ende 1905 Bestände von zusammen 30 579 M.

Die satzungsmäßigen Neuwahlen für die 42 Bezirksausschüsse haben im Herbst 1905 stattgefunden. Abgegeben wurden in den Bezirksversammlungen im ganzen 38 479 Stimmen, d. s. rund 62 v. H. der wahlberechtigten Spender. Die Zahl der für die Amtsdauer 1906 bis 1910 gewählten Ausschußmitglieder beträgt 633, nämlich je 42 Vorsitzende, Schriftführer und Schatzmeister sowie 507 Beisitzer. Im ganzen befinden sich unter den 507 Beisitzern 261 Unterbeamte oder 51,5 v. H. In 23 Bezirksausschüssen haben die Unterbeamten unter den Beisitzern die Mehrheit.

Der Verwaltungsbericht gibt am Schlusse der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, daß alle Amtsgenossen — Beamte, Beamtinnen und Unterbeamte —, die die Mittel zum Wohltun gewährt haben, auch weiter selbstlos und einträchtig ihre Mithilfe leihen werden zum Wohle der Bedürftigen.

LITERATUR.

1. Handbuch zur Vorbereitung auf die Prüfungen der Telegraphenbeamten. Mit 570 Abbildungen im Texte. 3. Auflage. Ladenpreis 18 Mark.
2. Handbuch zur Vorbereitung auf die Prüfungen der Postbeamten in der Telegraphie. Mit 295 Abbildungen im Texte. 3. Auflage. Ladenpreis 8 Mark.

Beide Bücher bearbeitet von Noebels, Geheimer Rechnungsrat und Vorsteher des Telegraphen-Baubureaus des Reichs-Postamts und von den Posträten Schluckebier und Jentsch. Leipzig 1906. Verlag von S. Hirzel.

Die uns vorliegenden Werke sind dem Leserkreise des Archivs und, man kann wohl sagen, der Mehrzahl der Amtsgenossen schon längst keine Fremdlinge mehr und bedürfen kaum noch einer besonderen Empfehlung. Die große Nachfrage, die sich gleich beim ersten Erscheinen der Bücher bemerkbar machte und in wenigen Jahren zwei neue Auflagen erforderte, hat den Beweis erbracht, daß die Verfasser ihrer Aufgabe voll gerecht geworden sind. Die Verfasser haben auch diesmal besondere Mühe aufgewandt, durch leicht verständliche, stets den Kern der Sache treffende Darstellung den mitunter schwierigen Stoff dem Verständnisse des Lesers näher zu bringen. Wie früher die zweite, so weist auch die jetzt erschienene dritte Auflage eine Menge Änderungen gegenüber der vorhergehenden auf, besonders auf dem Gebiete der Fernsprechtechnik, die noch in lebhafter Entwickelung begriffen ist. Die Einführung verschiedener neuer Fernsprechapparate und Umschaltesysteme sowie vielfache andere Verbesserungen haben eine vollständige Umarbeitung des Abschnitts über die Fernsprechapparate nötig gemacht. Um Raum für die Neuerungen zu schaffen, sind veraltete oder nur noch vereinzelt vorkommende Einrichtungen weggelassen worden. Dadurch ist es möglich geworden, den bisherigen Um-

fang der Werke nicht wesentlich zu vergrößern. Im übrigen sind beide nach dem neusten Stande berichtigt und vervollständigt worden.

Aus dem neu hinzugekommenen Inhalte des größeren der Bücher, des Handbuchs für die Telegraphenbeamten, sei im nachstehenden einiges hervorgehoben. In der ersten Abteilung finden wir zunächst alle die mannigfaltigen Änderungen berücksichtigt, die das Inkrafttreten der Telegraphenordnung von 1904 und der Londoner Ausführungs-Übereinkunft zum Internationalen Telegraphenvertrag im Gefolge gehabt hat. In der Abteilung über die Telegraphen- und Fernsprechtechnik interessieren uns die neuen Vorrichtungen zum Wecken der Übertragungsämter in Hughes- und Morseleitungen: das Relais mit Hörnerpolen und der Klopfer mit trägem Rade. Der Abschnitt über die Fernsprechapparate tritt uns, wie bereits erwähnt, in völlig neuer Gestalt entgegen. Von den Sprechapparaten, Klappenschränken, Vielfachumschaltern sowie den Nebenapparaten sind die neusten Typen aufgeführt; hinzugetreten sind ferner Beschreibungen der Vielfachumschalter mit Zentralbatterie nach den Systemen von Siemens & Halske und von Zwietusch & Co., auch die neusten Ausführungsformen der Umschalter für den Fernverkehr finden sich hier beschrieben. Der Abschnitt über die Kabelmessungen bringt als neu eingefügt die Bestimmungen über die Messungen an Faserstoffkabeln und Papierkabeln. Einen weit breiteren Raum als früher nimmt der Abschnitt über die Batterien ein. Hauptsächlich werden darin die ausführlichen Angaben über das Laden der Sammler durch Starkstrom sowie über die Vorkehrungen zum Schutze der Räume, Apparate und der Sammler selbst interessieren; an neuen Trockenelementen sind diejenigen von Eggert und Schneeweis beschrieben worden. Der Abschnitt »Elektrizität« ist durch eine kurz gehaltene, aber doch alles Wesentliche berücksichtigende Darstellung des Stromverlaufs in Telegraphen- und Fernsprechleitungen bereichert.

Das Handbuch für Postbeamte, das bekanntlich einen Auszug aus dem vorbesprochenen Werke bildet, ist in seiner 3. Auflage gleichfalls dem neusten Stande in allen Punkten angepaßt.

Der Druck und die sonstige Ausstattung der beiden Werke sind, wie bei dem wohlbegründeten Rufe der Verlagsfirma zu erwarten war, wiederum ausgezeichnet. Die Zahl der zur Verdeutlichung des Textes beigegebenen Figuren ist bei dem ersterwähnten Werke auf 570, bei dem zweiten auf 295 gestiegen. In dieser Reichhaltigkeit des Bilderschmucks, der in einer Klarheit ausgeführt ist, die kaum zu übertreffen sein dürfte, liegt ein besonderer Vorzug der beiden Bücher. Das Schlußergebnis unserer heutigen Besprechung stimmt mit dem der früheren überein. Wir können die Werke auf das wärmste empfehlen, nicht nur den jüngeren Beamten, denen an ihrer Fortbildung gelegen ist, sondern auch den älteren Berufsgenossen, die häufiger in die Lage kommen, sich mit verwickelteren Betriebseinrichtungen befassen zu müssen.

Telegraphen- und Fernsprechverkehr. Die wichtigsten Bestimmungen für das den Reichstelegraphen und die Fernsprecheinrichtungen benutzende Publikum. Nach amtlichen Quellen zusammengestellt und an Beispielen erläutert von August Polixa, Telegraphendirektor in Karlsruhe (Baden). Verlag der modernen kaufmännischen Bibliothek in Leipzig.

Der Titel ist etwas umfangreich, aber er gibt gleich Aufschluß darüber, was der Verfasser will: das Publikum an der Hand amtlichen Materials

über die Bestimmungen bei Benutzung des Telegraphen und Fernsprechers aufklären. Jeder im praktischen Betriebe stehende Beamte wird wiederholt erfahren haben, daß eine solche Aufklärung notwendig ist. Täglich werden Post und Telegraph benutzt, und doch besteht große Unkenntnis über Post- und Telegraphenordnung und was sonst noch zu wissen nötig ist. Der Verfasser will dem Publikum ein guter und ausführlicher Ratgeber sein. Der allgemeine Teil behandelt kurz die geschichtliche Entwickelung der Telegraphie, daran schließt sich eine Übersicht über die Gliederung der deutschen Telegraphenverwaltung. Diese Bezeichnung ist wohl nicht ganz richtig, die Ausnahmestellung von Bayern und Württemberg kommt darin nicht zum Ausdrucke.

Nun folgen die wesentlichsten Bestimmungen für die Benutzung des Telegraphen und Fernsprechers, und wo es nötig schien, mit Erläuterungen. Der internationale Telegraphenvertrag wäre vielleicht zweckmäßiger an den Schluß gestellt worden.

Willkommen ist die klare Darstellung der Gebühren im Fernsprechverkehre, so daß Zweifel hierüber nicht aufkommen können. Ein ausführliches Sachregister erleichtert den Gebrauch des Buches.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 16. BERLIN, AUGUST. **1906.**

Vielfachumschalter für Fernsprechanstalten kleineren Umfangs.

Von Ober-Postsekretär Dankwardt in Berlin.

Während bei den großen Fernsprechämtern im Reichs-Telegraphengebiete gelegentlich der Erweiterung oder Erneuerung der technischen Einrichtungen nur noch Schaltungen für vollen Zentralbatteriebetrieb in Verbindung mit Parallelklinken, Anruflampen und Schlußlampen zur Anwendung kommen, läßt sich die gleiche Maßnahme für Ämter kleineren Umfangs nicht überall durchführen. In der Hauptsache liegt dies daran, daß die Aufladung der für den Zentralbatteriebetrieb erforderlichen Sammler bei den kleineren Ämtern vielfach schwierig ist. Auch fehlen häufig die für derartige Systeme nötigen Nebenräume; die für den selbsttätigen Anruf sehr erwünschte unterirdische Leitungsführung ist gar nicht oder nur zum geringen Teile vorhanden; schließlich sprechen auch wirtschaftliche Rücksichten dafür, die Betriebsweise bei den kleineren Ämtern möglichst nicht zu ändern, damit die bei den großen Ämtern aus Anlaß des Übergangs zum Zentralbatteriebetrieb entbehrlich werdenden Sprechstellenapparate in den kleineren Netzen aufgebraucht werden können. Infolgedessen ist für die kleineren Ämter der Anruf mit Induktor von der Sprechstelle aus sowie die Benutzung von Trennklinken und Anrufklappen in den Vielfachumschaltern beibehalten worden; dagegen haben die selbsttätige Schlußzeichengabe im Amte, der Verkehr mit den Nebenstellen, der Verkehr mit Vororts- und Nachbarortsämtern sowie der Fernverkehr wesentliche Verbesserungen erfahren. Auch sind Einrichtungen getroffen worden, die eine bequeme Prüfung und Untersuchung der Leitungen in Störungsfällen gestatten.

Die Abmessungen der Schränke sind nicht geändert. Jeder Vielfachumschalter hat eine Breite von 61 cm, eine Tiefe von 80 cm und eine Höhe

von 157 cm. Er stellt einen Arbeitsplatz dar, der entweder mit 100 Klappen für Anschlußleitungen oder mit 20 Klappen für Verbindungsleitungen ausgestattet ist. Ein Unterschied in der Ausstattung der Schränke zur Bedienung von Anschlußleitungen gegen Pauschgebühr und derjenigen für Anschlußleitungen gegen Grund- und Gesprächsgebühr ist nicht gemacht. Es sind aber zwischen je 2 Schränken Platzumschalter vorgesehen, die es ermöglichen, die Abfrageapparate beider Schränke zusammenzuschalten, so daß ein Beamter, ohne seinen Platz verlassen zu müssen, 200 Klappen bedienen kann. Das Klinkenfeld ist für je 2 Schränke gemeinsam, wobei eine Aufnahmefähigkeit von 3200 Anschlußleitungen und 80 Leitungen für besondere Zwecke erzielt wird. Ausnahmsweise erhalten auch je 3 Schränke ein gemeinsames Klinkenfeld. Hierdurch wird die Aufnahmefähigkeit auf 4800 Anschlußleitungen erhöht; an den Enden der Schrankreihe sind in diesem Falle Ansatzschränke nötig. Die Vorschalteschränke, an denen die Verbindung der Fernleitungen mit den Anschlußleitungen vermittelt wird, haben die gleichen Abmessungen wie die Vielfachumschalter; sie erhalten aber Klinken mit doppelten Trennkontakten.

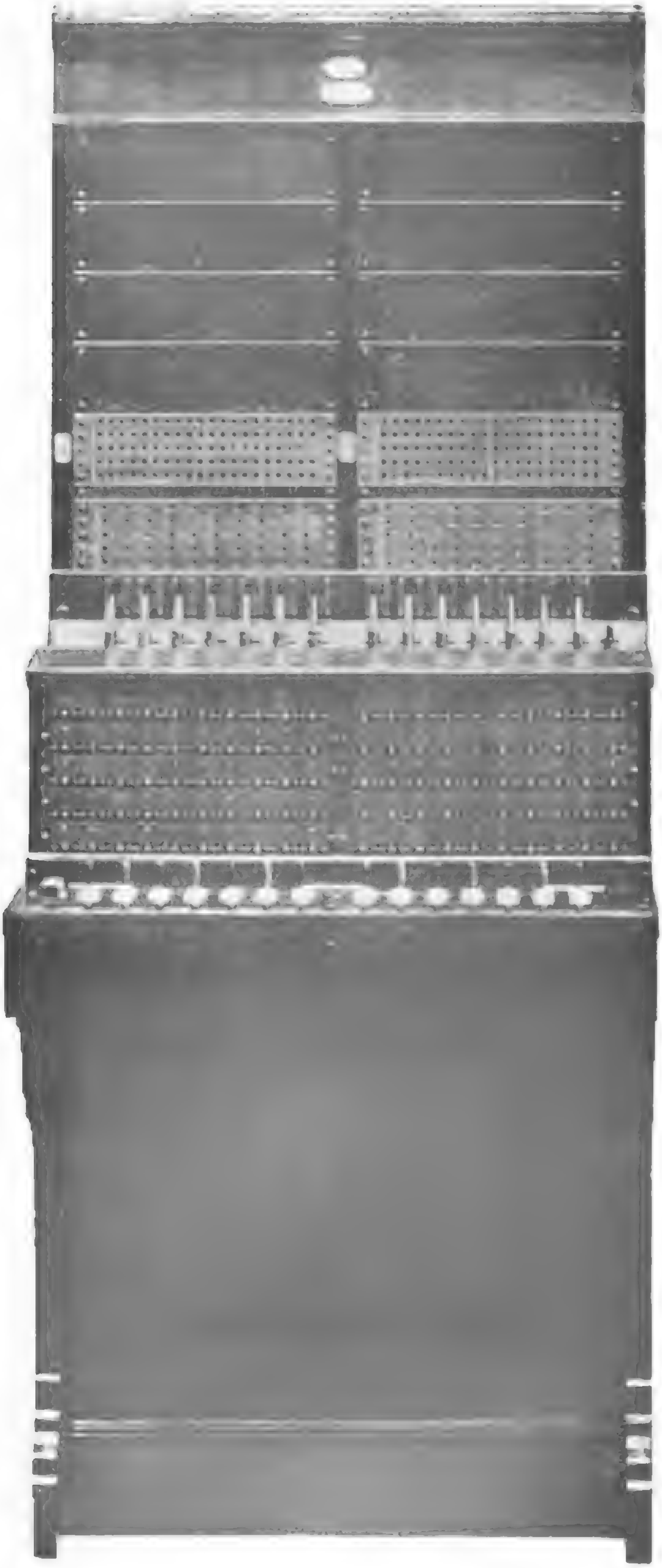
Die Anschlußleitungen werden vom Umschaltegestell aus in 42-adrigen Baumwollseidenkabeln zu den Vorschalteschränken geführt, durchlaufen von dort aus in 63-adrigen Kabeln die Klinken und werden von den Klinken des letzten Vielfachumschalters in gleichartigen Kabeln zu den an der Rückseite der Vielfachumschalter befindlichen Zwischenverteilern zurückgeführt. Von den Lötösen des Zwischenverteilers gehen die Leitungen weiter zu den Abfrageklinken.

Die Kabelverbindung zwischen Umschaltegestell und Vorschalteschrank nennt man Zuführungskabel, diejenige über die Klinken Klinkenkabel und diejenige zwischen dem letzten Vielfachumschalter und dem Zwischenverteiler Rückführungskabel.

Die Fernschränke sind 60 cm breit, 75 cm tief und 125 cm hoch. Jeder Schrank ist zur Bedienung von 4 Fernleitungen eingerichtet. Die Meldeschränke haben die gleichen Abmessungen. Im allgemeinen wird es für kleine Ämter der Aufstellung besonderer Meldeschränke nicht bedürfen. Die Entgegennahme der Gesprächsanmeldungen aus dem Orte kann in solchem Falle an einem Vielfachumschalter, der nicht voll belastet ist, mitbesorgt werden. Es ist auch angängig, die Meldeleitungen u. U. auf freie Anrufklappen für Fernleitungen zu schalten. Die Fernleitungen werden über ein besonderes Umschaltegestell und einen Klinkenumschalter unmittelbar an diejenigen Arbeitsplätze geführt, an denen sie bedient werden.

Fig. 1 zeigt die Vorderansicht eines Vielfachumschalters (M. 1902) mit doppelseitigem Schlußzeichen. Von oben nach unten gesehen enthält der Schrank den Platz für die Vielfachklinken (1000 für Anschlußleitungen und 40 für besondere Zwecke, dann folgen, in 2 Reihen zu 14 übereinander angeordnet, 28 Schlußzeichen, ferner 14 Stöpselpaare, 100 Anrufklappen und 14 Sprechumschalter, 1 Stromanzeiger und 1 Rückruftaste sowie die Anschlußklinke für den Abfrageapparat. An jedem zweiten Schranke ist am Ende der Stöpselreihe der Platzumschalter vorgesehen. In Fig. 2 ist die Rückseite des Schrankes nach Entfernung der Vorstelltür dargestellt. Oben liegen die Lötösen der Vielfachklinken, dann folgen diejenigen der Abfrageklinken, der Schlußzeichen, die Klemmen der Verbindungsstöpsel, das obere Lötösenbrett des Zwischenverteilers, die Klemmen der Abfragestöpsel und endlich das untere Lötösenbrett des Zwischenverteilers. Die Drosselspulen der Schnurpaare sind unten im Schranke untergebracht. Schränke mit einer Aufnahmefähigkeit von 1600 Vielfachklinken für Anschlußleitungen

Fig. 1.



enthalten 2·8 Klinkenhunderte übereinander. In Fig. 3 ist die Vorderansicht eines Fernschranks (M. 1905) abgebildet. Oben liegen die Anrufklappen der Fernleitungen, dann folgen die Doppelklinken der Ortsverbindungsleitungen, die Klinken der Fernklinkenleitungen und der Dienstleitungen sowie die Abfrageklinken, die Schlußzeichen und das Anrufzeichen der Dienstleitung, das Stöpselbrett mit den Sprechumschaltern, Tasten und Stöpseln. Die Aufstellung der Vielfachumschalter erfolgt in der Regel in demselben Raume und möglichst in geraden Reihen. Wo die räumlichen Verhältnisse die Anordnung einzelner Schränke im Winkel zweckmäßig erscheinen lassen, muß darauf geachtet werden, daß die Winkel nicht kleiner als 150° werden, weil sich die Beamten der Nachbarplätze sonst gegenseitig in der Arbeit hindern. Fig. 4 zeigt eine derartige Schrankanordnung.

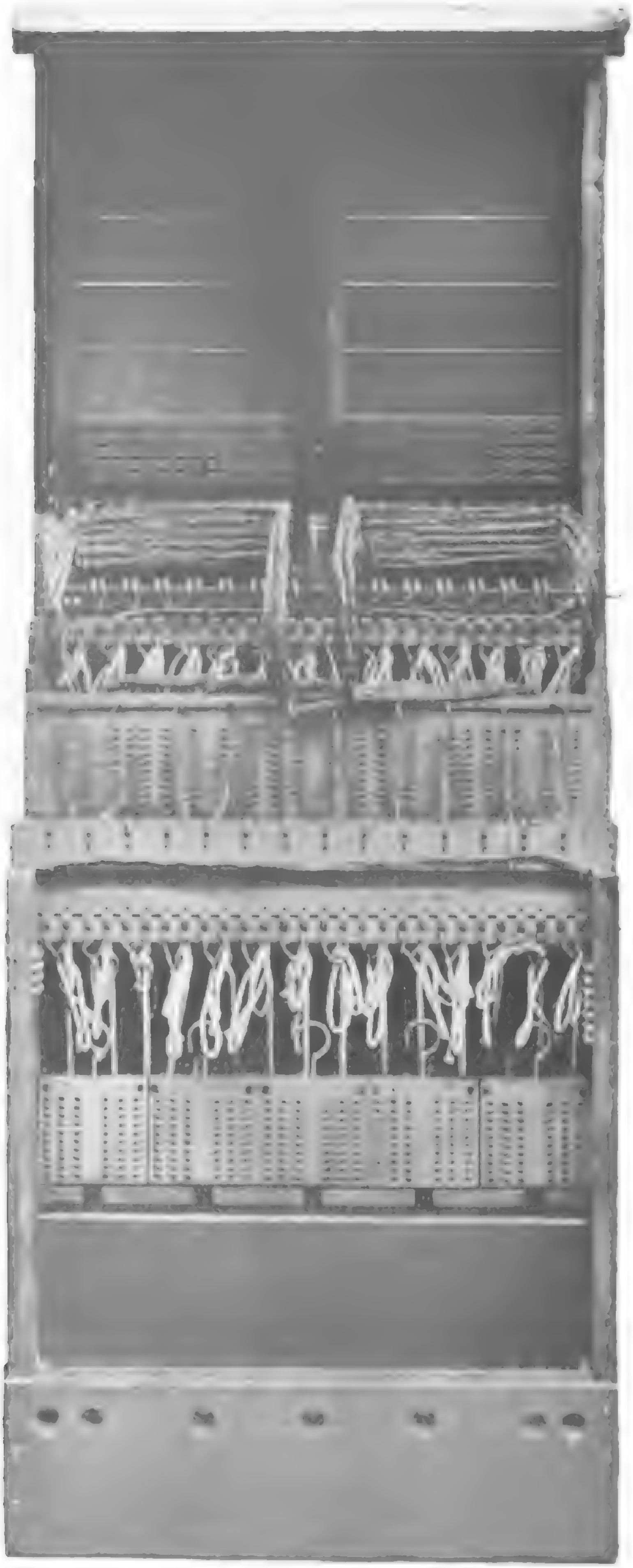
Die weiteren Einzelheiten sollen nachstehend bei Erläuterung der Stromläufe erörtert werden.

In Fig. 5 ist der Stromlauf eines Vielfachumschalters (M. 1902) für Anschlußleitungen gegeben. Es sind 2 Schnurpaare gezeichnet. Das obere ist ein Schnurpaar für neue Umschalteschränke, das untere ein solches für ältere Schränke, die nachträglich mit einem zweiten Schlußzeichen ausgestattet sind. Die älteren Schlußzeichen *(SG)* sind polarisiert, die neuen *(SZ)* unpolarisiert. In der nachstehenden Erläuterung ist nur das erste Schnurpaar benutzt, da das andere hinsichtlich der Betriebsweise und der Schaltung keine wesentlichen Unterschiede von diesem besitzt. Die Sprechstellen sind schematisch — unter Weglassung des Induktors — gezeichnet. Der Betrieb wickelt sich, wie folgt, ab.

T^1 ruft das Amt durch Drehen der Induktorkurbel an, AK^1 fällt ab. Der Beamte setzt *AS* in Ka^1, legt *H* in die Abfragestellung (in der Zeichnung nach links) und fragt ab. Angenommen, es werde Sprechstelle 2 verlangt. Der Beamte legt die Spitze von *VS* an die Klinkenhülse Kv^2; ertönt hierbei kein Knacken im Kopffernhörer, so ist die Leitung 2 frei, *VS* wird in die Klinke Kv^2 gesteckt und *H* in die Rufstellung (in der Zeichnung nach rechts) umgelegt, wodurch Wechselstrom aus der Polwechslerbatterie zur Sprechstelle 2 entsandt wird. Infolgedessen ertönt dort der polarisierte Wecker. Wenn die Leitung 2 besetzt gewesen wäre, hätte die Batterie (6 bis 8 V.) über *w*, *c*-Ader des Schnurstöpsels und Stöpselkörper mit dem —Pol an der Klinkenhülse von Kv^2 gelegen und wäre über die Spitze des angelegten Stöpsels *VS*, *a*-Ader der Schnur, *H*, obere Hälfte der Spule *J*, *F* und Drosselspule *g* geschlossen worden, so daß im Kopffernhörer das bekannte Knackgeräusch entstanden wäre.

Das Schlußzeichen kommt in folgender Weise zustande. Vor den Fernhörern der Sprechstellen ist ein Satz (3 Stück) Natronzellen eingeschaltet, der eine elektromotorische Gegenkraft von etwa 8 Volt in dem Moment erhält, in dem er in den Stromkreis einer Batterie von gleicher Spannung geschaltet wird. Dies geschieht durch Abnehmen der Fernhörer. Die Schlußzeichen SZ^1 und SZ^2 können demnach nur stromführend werden, wenn die Teilnehmer den Fernhörer angehängt haben. SZ^1 wird erscheinen, wenn der Fernhörer bei T^1 angehängt ist; SZ^2 wird erscheinen, bis der angerufene Teilnehmer T^2 sich gemeldet hat, wird dann verschwinden und zum zweiten Male sichtbar werden, wenn auch dieser Teilnehmer den Fernhörer nach Beendigung des Gesprächs wieder anhängt. SZ^2 ist hiernach nicht allein ein Schlußzeichen, sondern auch ein Überwachungszeichen für die Beantwortung des Anrufs durch T^2. Wenn SZ^2 nach dem Anrufe von T^2 nicht bald verschwindet, ist der Anruf von dem Beamten zu wiederholen.

Fig. 2.



Wird eine Verbindung in Ausnahmefällen im Amte nicht getrennt, z. B. weil von einer der verbundenen Sprechstellen kein Schlußzeichen gegeben

Fig. 3.



ist, so kann sich der andere Teilnehmer dem Amte dadurch bemerkbar machen, daß er seinen Fernhörerhaken auf- und abbewegt. Alsdann wird die Schlußzeichenfahne von SZ^1 oder SZ^2 flackern. Der Beamte tritt auf

dieses Zeichen hin in die Verbindung ein, indem er *H* in die Abfragestellung legt, und nimmt den Wunsch des Teilnehmers entgegen.

In der Fig. 6 sind die Stromläufe schematisch dargestellt, und zwar unter 1 die Schaltung in der Abfrage- und Prüfstellung des Sprechumschalters, unter 2 die Schaltung in der Rufstellung des Sprechumschalters und unter 3 bei Durchsprechstellung des Sprechumschalters.

Bei Verbindungen über ein zweites Amt wickelt sich der Verkehr in ähnlicher Weise ab. Fig. 7 zeigt die in Betracht kommende Schaltung eines Platzes für Anschlußleitungen und eines Platzes für Verbindungsleitungen. Dabei ist angenommen, daß beide Ämter gleichartige Vielfachumschalter haben, und daß die Verbindungsleitungen nur in einer Richtung betrieben werden, also von Amt I nach Amt II. Der Anruf des Amtes I, das Abfragen und Prüfen im Amte I, dessen Schnurpaar in Fig. 7 nur schematisch angedeutet ist, geht in gewöhnlicher Weise vor sich. Ein Knacken im Kopffernhörer beim Anlegen der Spitze von *VS* an die Klinkenhülse *Kv* zeigt an, daß die Verbindungsleitung im Amte I oder im Amte II besetzt ist. Angenommen, es erfolgt kein Knacken. Der Beamte setzt den Stöpsel VS^1 in die Klinke *Kv* und bringt den Sprechumschalter in die Rufstellung, aus der er — losgelassen — in die Ruhestellung zurückgeht. Infolgedessen erscheint die Leitung für andere Verbindungen im Amte I besetzt, da die Batterie mit dem —Pol an der Hülsenleitung der Klinke *Kv* liegt, und die Klappe AK^3 im Amte II fällt ab. Dort wird AS^2 in Klinke *Ka* gesteckt und *H* in die Abfragestellung gebracht. AK^3 ist alsdann aus der Verbindung ausgeschaltet. Nachdem abgefragt ist, wird die verlangte Leitung in bekannter Weise auf Freisein geprüft und die Verbindung mit der Anschlußleitung L^2 durch Einsetzen von VS^2 in Klinke Kv^2 hergestellt. Der Anruf der verlangten Sprechstelle erfolgt vom Amte II aus durch Umlegen von *H* in die Rufstellung.

Das Schlußzeichen SZ^2, das auch als Überwachungszeichen für die Beantwortung des Anrufs dient, erscheint, sobald die Klinke *Kv* im Amte I gestöpselt ist, da der Strom von B^1 über SZ^2, *a*-Draht, AK^3, *b*-Draht, g^1 geschlossen ist. Es verschwindet, sobald Amt II antwortet, da alsdann AK^3 abgeschaltet und der Stromweg über den Abfrageapparat des Amtes II durch den vorgeschalteten Zellensatz PZ^3 gesperrt ist. Nach Herstellung der Verbindung im Amte II wird SZ^2 wieder erscheinen, da nunmehr ein Stromweg über SZ^2 und den Wecker der Sprechstelle T^2 besteht, und wird verschwinden, sobald T^2 an Stelle des Weckers den Fernhörer einschaltet. SZ^4 des Amtes II dient in diesem Falle nur als Drosselspule. Die Überwachung, ob der zweite Teilnehmer sich gemeldet hat, liegt dem Amte I ob, das den Anruf des Teilnehmers erforderlichenfalls wiederholt.

SZ^1 und SZ^2 im Amte I erscheinen, sobald beide Teilnehmer ihre Hörer angehängt haben. Alsdann wird die Verbindung im Amte I durch Herausnahme von AS^1 und VS^1 aus den Klinken getrennt; die Verbindungsleitung erscheint im Amte aber noch besetzt, da B^1 über *R*, *b*-Draht, SZ^3 im Amte II geschlossen ist und infolgedessen über den angezogenen Anker von *R* an der Hülsenleitung von *Kv* liegt. Amt II hat aber dadurch, daß SZ^3 bei Trennung der Verbindung im Amte I stromführend geworden ist, Schlußzeichen erhalten und trennt gleichfalls, hierdurch den Stromweg von B^1 über *R* unterbrechend. Jetzt erscheint die Leitung im Amte I frei. Die Punkte p^1 bis p^8 im Schnurpaare des Amtes II sind Lötösen, an die im Bedarfsfalle Rufübertragungsrelais angeschlossen werden können, falls das Anrufen der Sprechstellen des Amtes II vom Amte I aus unter besonders ungünstigen Verhältnissen nicht gelingen sollte.



Fig. 4.

Die Leitung L^2 ist in Fig. 7 als Einzelleitung gezeichnet. In Fig. 8 ist die vorstehend erörterte Verbindung unter der Annahme, daß beide Anschlußleitungen Doppelleitungen sind, in Durchsprechstellung der Sprechumschalter schematisch dargestellt. Die Klinken der abgehenden Verbindungsleitungen haben in den neueren Schränken doppelte, in den älteren Schränken einfache Trennkontakte.

Wenn beide Ämter nicht mit gleichartigen Vielfachumschaltern ausgestattet sind, z. B. wenn Amt I Vielfachumschalter mit doppeltem Schlußzeichen, Amt II Vielfachumschalter mit einseitigem Schlußzeichen, gewöhnliche Klappenschränke oder Vielfachumschalter für Zentralbatteriebetrieb hat, ändert sich die Schaltung der Verbindungsleitungen. Die alsdann anzuwendenden Stromläufe lassen sich nicht verallgemeinern, sondern werden von Fall zu Fall festgesetzt.

Sobald es sich bei den Sprechstellen nicht um gewöhnliche Endstellen, sondern um Hauptstellen handelt, an die noch Nebenstellen angeschlossen sind, endigen die Anschlußleitungen des Amtes bei der Hauptstelle an den Klappen der Klappenschränke. Für diese ist das neue Muster (M. 1905) geschaffen worden, das nachstehend kurz beschrieben werden soll. Die Schränke (Fig. 9) werden für 3, 5, 10 oder 20 Leitungen eingerichtet. Sie erhalten 3, 5, 10 oder 20 Anrufklappen AK (400 Ohm), Abfrageklinken Ka und Verbindungsklinken Kv, ferner 1, 2, 4 oder 6 Schnurpaare VS^1 und VS^2, 1, 2, 4 oder 6 Schlußklappen SK (400 Ohm), 1 Handapparat als Sprechapparat der Hauptstelle, einen Induktor zum Anrufe des Amtes und der Nebenstellen, 1 Abfragestöpsel, 1 Wecker und eine Anzahl Polarisationszellensätze (zu je 3 Stück mit etwa 8 Volt elektromotorischer Gegenkraft). Die bei den Nebenstellen befindlichen Fernsprechgehäuse sind wie Endstellenapparate geschaltet. Auf den Anruf des Amtes fällt die Klappe AK^1. Durch Einsetzen von AS in Ka^1 und Abnahme des Handapparats vom Haken h wird das Amt oder der anrufende Teilnehmer über den a-Draht der Anschlußleitung, Ka^1 und Mitte von AS, A^1, PZ^2, Y^1, Y^2, Y, Y^4, Y^3, h, J, FM, J, A^3, Ka^1, Körper von AS, Ka^1-Hülse und den b-Draht der Anschlußleitung mit der Hauptstelle verbunden. AK^1 liegt mit vorgeschaltetem Zellensatze PZ^1 parallel zum Fernhörer FM. Der Stromkreis über das Schlußzeichen des Amtes ist durch PZ^2 gesperrt. Wenn lediglich ein Gespräch mit der Hauptstelle zu führen war, gibt die Hauptstelle das Schlußzeichen durch Anhängen von FM. Alsdann wird PZ^2 durch die beiden oberen Federn kurzgeschlossen und statt FM die unverriegelte Anrufklappe in den Stromkreis der Schlußzeichenbatterie des Amtes geschaltet, so daß dort das Schlußzeichen erscheint. Für die Betätigung dieses Schlußzeichens nach Beendigung des Gesprächs ist es also ohne Belang, ob AS in Ka^1 stecken gelassen wird oder nicht. Eine Verbindung von der Hauptstelle nach dem Amte wickelt sich in gleicher Weise ab. Der Anruf des Amtes wird mit dem Induktor Y ausgeführt.

Wenn ein Teilnehmer mit einer Nebenstelle verbunden zu werden wünscht, ruft er sein Amt in gewöhnlicher Weise an, dieses fragt ab, prüft und verbindet mit der Hauptstelle. Sobald diese sich meldet, verschwindet im Amte das Schlußzeichen SZ^2 (Fig. 5). Angenommen, Nebenstelle 3 wird verlangt. Bei der Hauptstelle wird VS^1 in Kv^1, VS^2 in Kv^3 gesteckt und sodann AS aus Ka^1 genommen und in Ka^3 gesteckt. Anruf der Nebenstelle 3 von der Hauptstelle aus. Das zweite Schlußzeichen des Amtes erscheint wieder, bis sich die Nebenstelle 3 meldet.

Die Hauptstelle kann, solange FM vom Haken genommen ist, mithören, ohne daß die Schlußzeichengabe gestört wird. Für die Schluß-

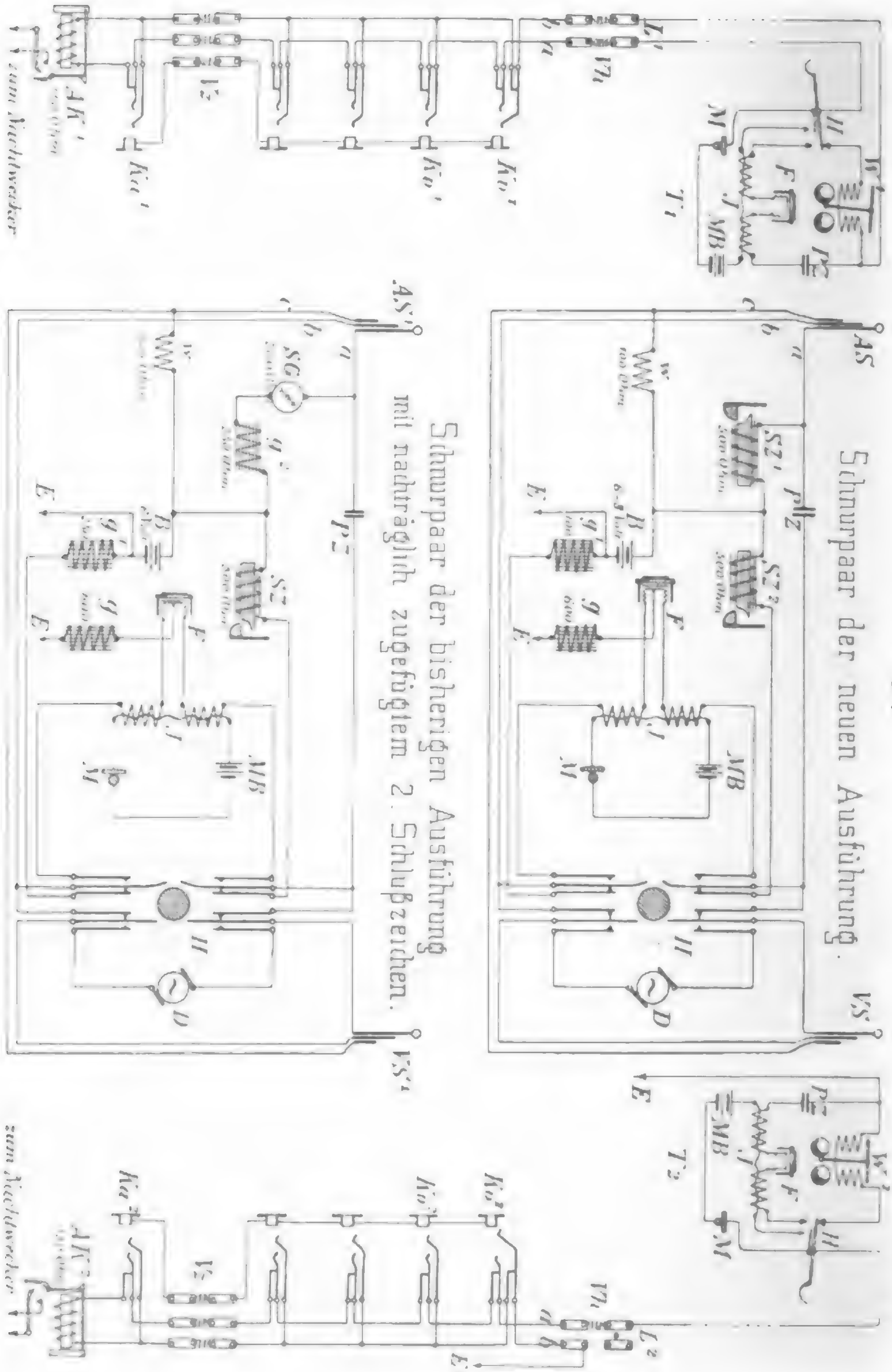
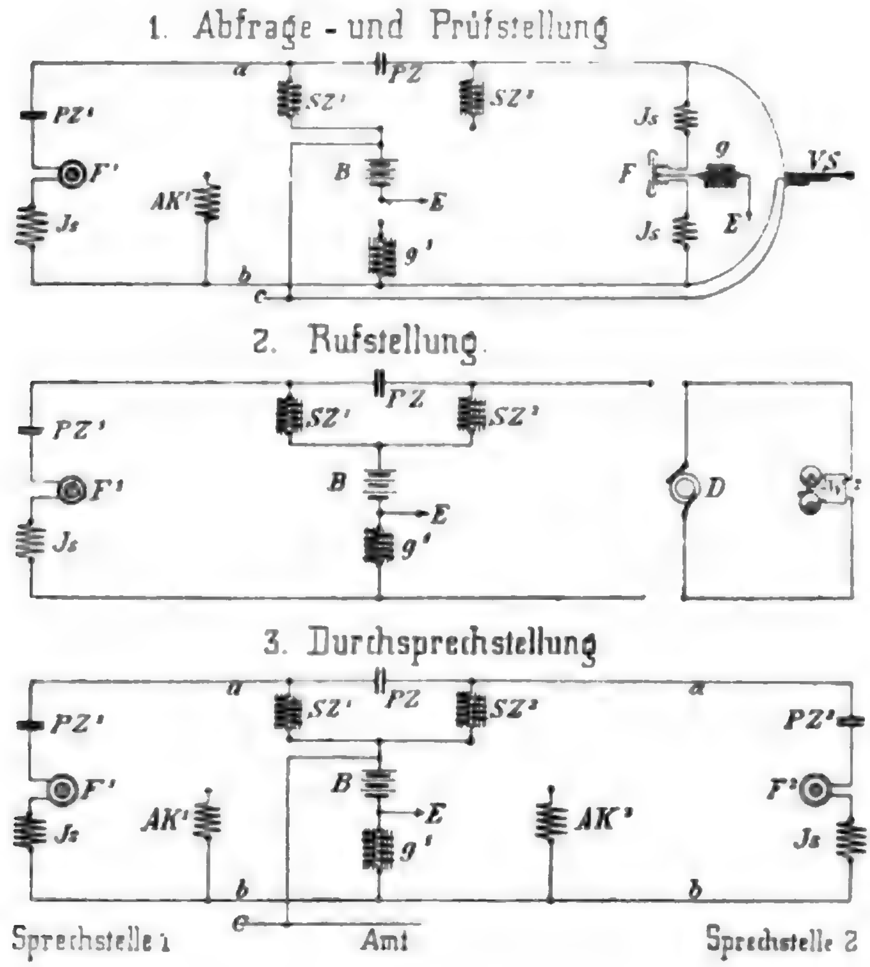

Schnurpaar der neuen Ausführung.
Schnurpaar der bisherigen Ausführung
mit nachträglich zugefügtem 2. Schlußzeichen.

Fig. 5.

zeichengabe ist es daher auch hier ohne Einfluß, ob der Stöpsel *AS* nach Beendigung des Gesprächs in Kv^3 stecken bleibt. Es muß aber darauf geachtet werden, daß die Stöpsel VS^1 und VS^2 in die Klinken Kv^1 und Kv^3 gesteckt werden, bevor der Stöpsel *AS* aus der Klinke Ka^1 herausgezogen wird. Andernfalls würde das Amt vorzeitig das Schlußzeichen erhalten, da der Stromkreis der Schlußzeichenbatterie nach Herausnahme von *AS* aus Ka^1 über AK^1 geschlossen ist, solange in Ka^1 oder Kv^1 kein Stöpsel steckt. Durch Anhängen des Fernhörers bei der Nebenstelle erhält das Amt das Schlußzeichen. Stromlauf (wenn *AS* in Ka^3 steckt): — Pol der Batterie, SZ^2 (Fig. 5), *VS*-Spitze, *Kv*, *a*-Draht, Ka^1 (Fig. 9), Kv^1-Feder, VS^1-Spitze, VS^2-Spitze, Kv^3-Feder, Ka^3, *AS*-Spitze, A^2, *h*, Y^3, Y^4, *Y*, Y^2, Y^1, *h*, A^1, Ka^3, *AS*-Mitte, *a*-Draht, Nebenstelle 3, Wecker, *b*-Draht, Ka^3-Hülse,

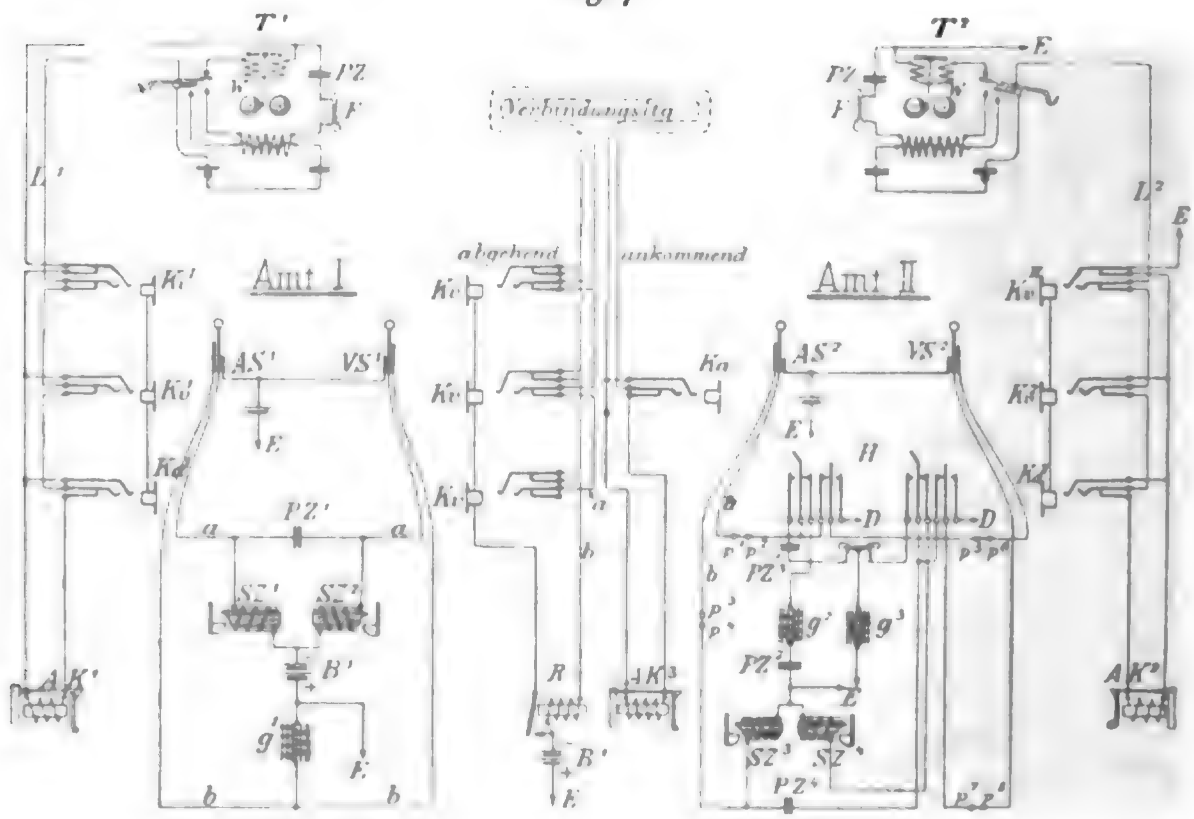
Fig. 6.



Kv^3-Hülse, VS^2-Körper, VS^1-Körper, Kv^1-Hülse, Ka^1-Hülse, *b*-Draht der Anschlußleitung und zurück zum Amte. Der Hauptstelle wird das Schlußzeichen von der Nebenstelle nicht selbsttätig gegeben, sondern durch Drehen der Induktorkurbel. Alsdann fällt die in Brücke zur Sprechverbindung liegenbleibende Schlußklappe *SK*, die für den Strom aus der Schlußzeichenbatterie des Amtes durch *PZ* verriegelt ist. Die Überwachung, ob die Nebenstelle sich gemeldet hat, u. U. die Wiederholung des Anrufs, geschieht vom Amte aus. Da hierbei auch die Schlußklappe der Hauptstelle abfällt, darf hier nicht auf einfaches Abfallen der Schlußklappe hin getrennt werden. Die Hauptstelle muß sich vielmehr vorher durch Abnahme von *FM* in die bestehende Verbindung einschalten und die Schlußfrage: »Sprechen Sie noch?« stellen.

Der Verkehr von einer Nebenstelle zum Amte wickelt sich in gleicher Weise ab. Der Verkehr der Nebenstellen untereinander bedarf keiner weiteren Erläuterung. Die Abwickelung des Fernverkehrs soll an der Hand der Stromlaufzeichnung in Fig. 10 erläutert werden. Ein Teilnehmer im Orte wünscht ein Ferngespräch anzumelden und ruft das Ortsamt an. Der Beamte fragt ab, prüft und verbindet in bekannter Weise (vgl. Fig. 5) mit der Meldeleitung durch Einsetzen von *VS* (Fig. 5) in Kv^1 in Fig. 10 und ruft durch Umlegen von *H* (Fig. 5). AK^1 im Meldeschranke fällt ab, das Schlußzeichen SZ^2 im Amte bleibt noch sichtbar, da der Stromweg der Schlußzeichenbatterie über SZ^2 (Fig. 5) und den parallel zur Anrufklappe AK^1 (Fig. 10) geschalteten Widerstand — 600 Ohm — geschlossen ist. Dieser Stromkreis wird unterbrochen, sobald der Beamte am Meldeschranke sich in die Verbindung einschaltet, indem er AS^1 oder AS^2 durch *AH* mit seinem Abfrageapparate verbindet und gleichzeitig in die Klinke Ka^1

Fig. 7.

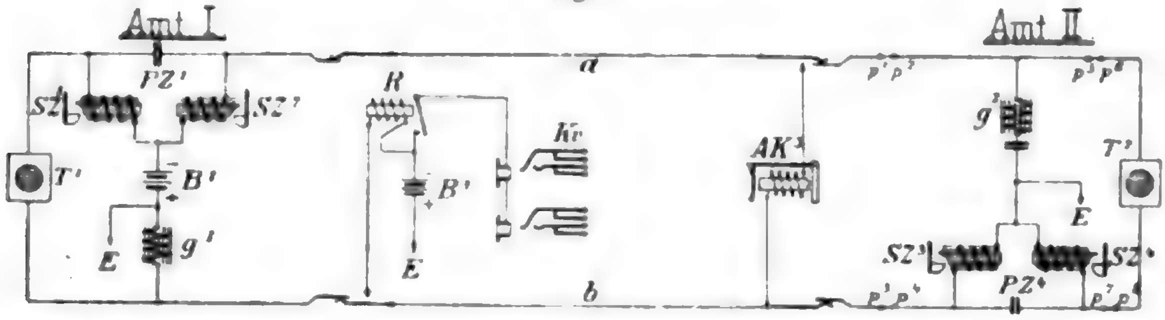


steckt. AK^1 mit dem parallel liegenden Widerstande wird hierdurch abgeschaltet; der jetzt in die Verbindung geschaltete Abfrageapparat am Meldeschrank ist für den Schlußzeichenstrom durch PZ^6 gesperrt. SZ^2 (Fig. 5) im Amte verschwindet. Der Beamte am Meldeschranke fragt ab, vermerkt die Gesprächsanmeldung und gibt durch Herausnahme von AS^1 oder AS^2 aus Ka^1 dem Amte das Schlußzeichen. Da der Teilnehmer dem Amte gleichfalls das Schlußzeichen durch Anhängen des Hörers gegeben hat, so hat das Amt sein gewöhnliches doppelseitiges Schlußzeichen wie bei Verbindung zwischen zwei Teilnehmern erhalten.

Bevor zur Erläuterung des Fernverkehrs übergegangen wird, soll der Klinkenumschalter für Fernleitungen kurz beschrieben werden. Die äußere Ausstattung der Klinkenumschalter ist der Schrankform der Vielfachumschalter (M. 1902) angepaßt. In dem oberen Teile sind die Klinken, in dem unteren die Lötösenbretter angebracht. Der Schrank hat auf der Vorder- und Rückseite Einsatztüren, so daß alle Teile leicht zugänglich sind. Die

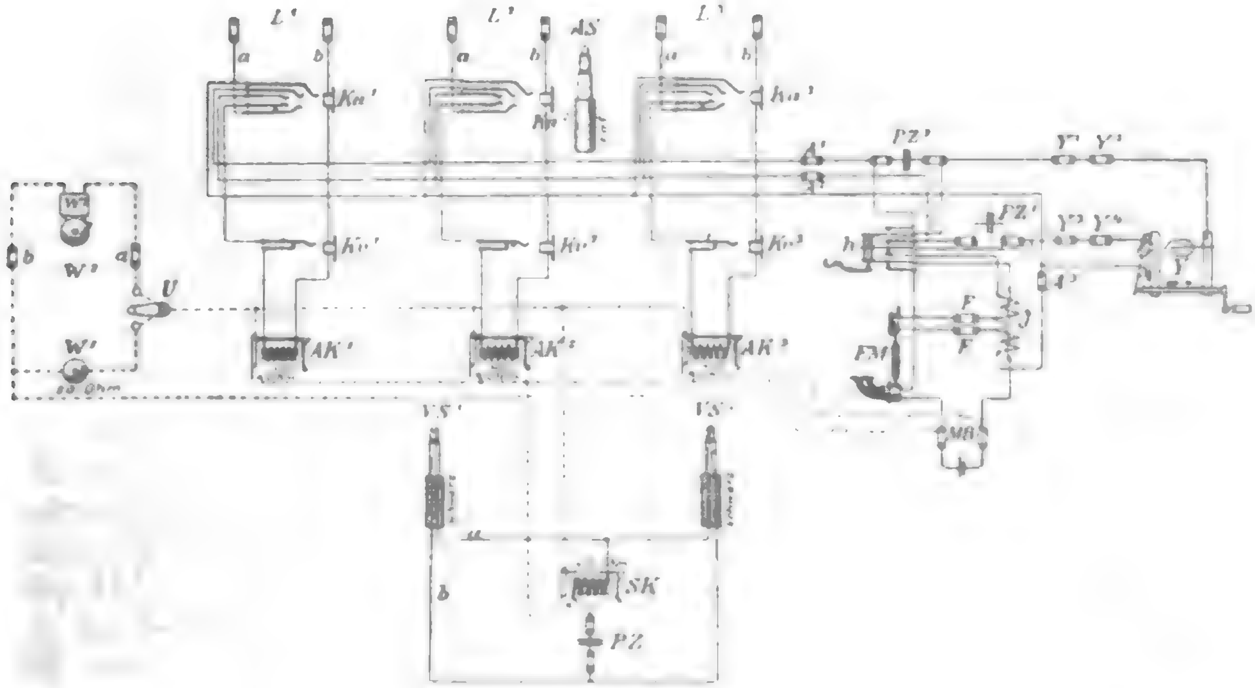
von den Klinken kommenden Drähte können an die Vorderseite oder an die Rückseite des Lötösenbretts gelegt werden, je nachdem es die Rücksicht auf die Heranführung der Zuleitungskabel erfordert. Über den Klinkenumschalter sind nur die Fernleitungen und die Dienstleitungen geführt. Die Fernklinkenleitungen, die in Ruhe von den Fernleitungen getrennt sind und mit diesen nur verbunden werden, wenn es sich um eine Verbindung zwischen zwei, an verschiedenen Arbeitsplätzen zu bedienende

Fig. 8.



Fernleitungen handelt, verlaufen nicht über den Klinkenumschalter. Die Kabelführung ergibt sich aus Fig. 10. Für jede Fernleitung und Dienstleitung ist eine Leitungs- und eine Apparatklinke im Klinkenumschalter enthalten. Der Stromlauf ist in Fig. 14 dargestellt. Bei der Fernleitungsklinke ist das Auflager für die *b*-Feder mit der Hülse dauernd verbunden. Hierdurch wird es ermöglicht, einen einzelnen Leitungszweig zu messen, ohne den anderen (betriebsfähigen) zu unterbrechen. Für die Verbindung

Fig. 9.



der Leitungen mit dem Meßsystem werden besondere Stöpsel geliefert (vgl. Fig. 14 unten rechts), und zwar erhält jeder Umschalter von vornherein einen Stöpsel zum Messen des *a*-Zweiges und einen Stöpsel zum Messen des *b*-Zweiges der Doppelleitungen. Bei dem Stöpsel zum Messen der *a*-Leitung besitzt die isolierte Spitze, welche die *a*-Feder abhebt, eine Zuleitung zum Meßsystem, während der mittlere Teil und der Schaft aus einem einzigen Metallstücke hergestellt sind, so daß beim Einsetzen des

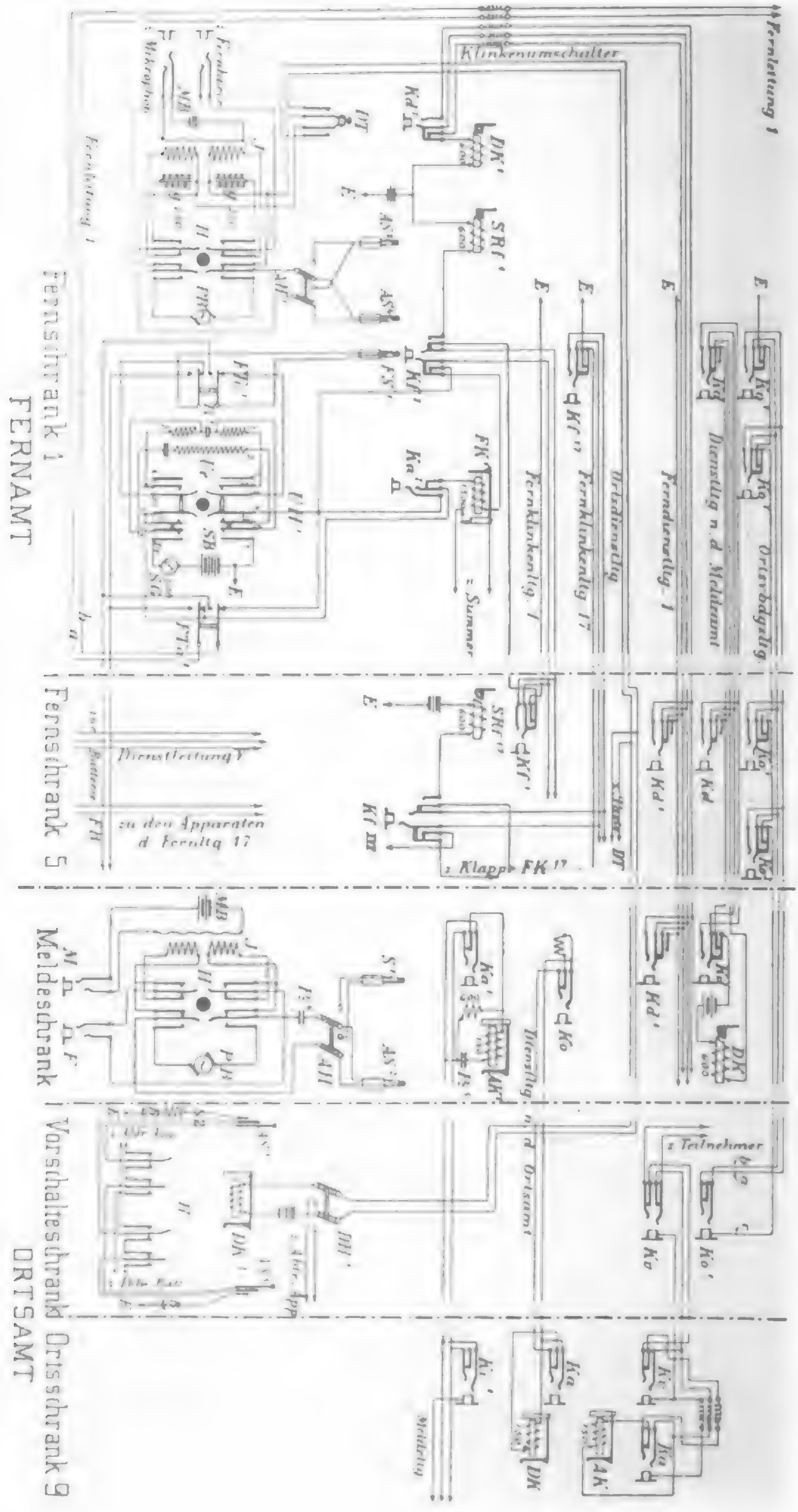
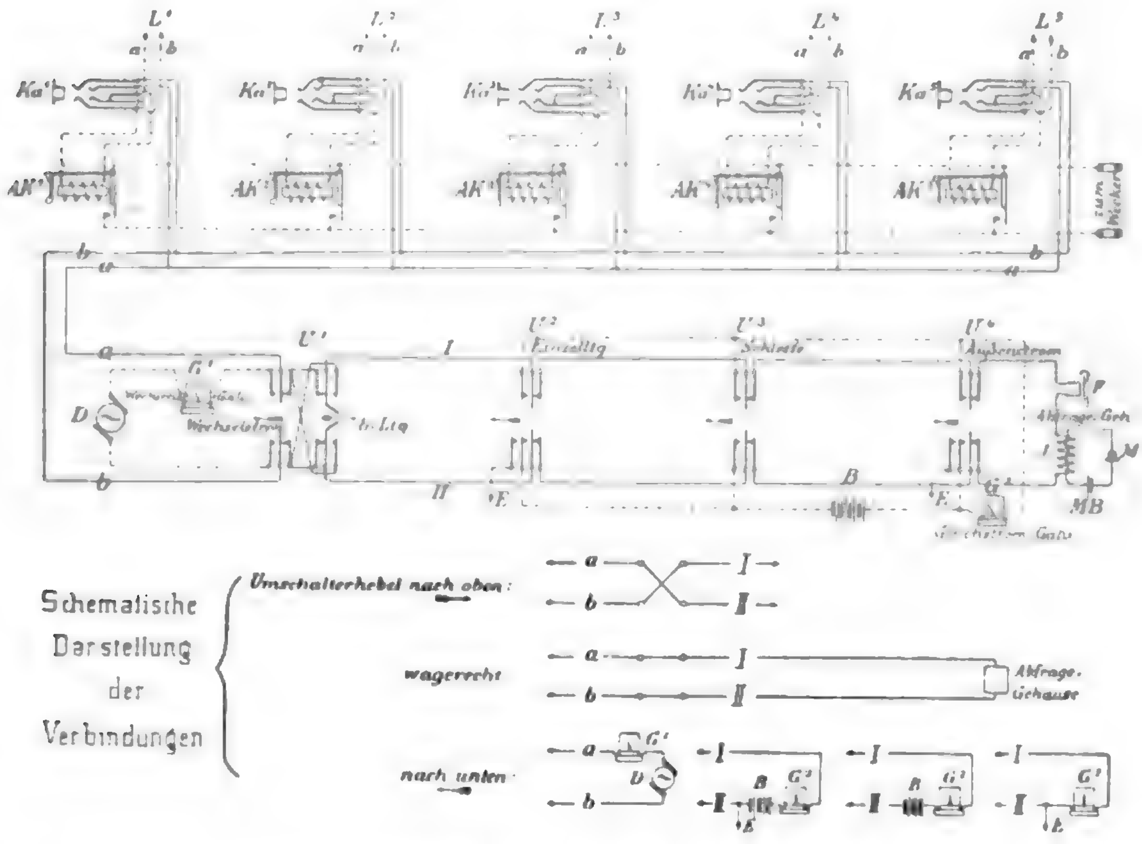

Fernleitung 1
Klinkenumschalter
Ortsverbdgsltg
Dienstltg n. d. Meldeamt
Ferndienstltg 1
Ortsdienstltg
Fernklinkenltg 17
Fernklinkenltg 1
z. Summer
Dienstleitung V
zu den Apparaten d. Fernltg 17
z. Teilnehmer
Dienstltg n. d. Ortsamt
Fernschrank 1
FERNAMT
Fernschrank 5
Meldeschrank
Vorschalteschrank
Ortsschrank 9
ORTSAMT

Fig. 10.

Stöpsels die *b*-Feder mit der Hülse und über diese mit dem Auflager verbunden bleibt. Der Stöpsel für die *b*-Leitung ist so kurz, daß er nur die *b*-Feder abhebt, die *a*-Feder aber nicht berührt. Soll eine Fernleitung auf einen anderen Platz geschaltet werden, so verbindet man die obere (Leitungs-) Klinke dieser Fernleitung durch lose Schnurstöpsel mit der unteren (Apparat-) Klinke des betreffenden Platzes. Wird es in einzelnen Fällen nötig, von beiden Leitungszweigen — ohne sie zu unterbrechen — Abzweigungen durch Stöpselung herzustellen, so sind 2 Stöpsel (Fig. 14a) zu verwenden, deren Zuleitungen zur Spitze miteinander verbunden sind, während der mittlere Teil und der Schaft aus einem Metallstücke bestehen. Der Stöpsel S^1 ist in die Leitungsklinke, der Stöpsel S^2 in die Apparatklinke zu stecken. Die Unterbrechung der *b*-Leitung wird dann in beiden Klinken durch die Hülsenverbindung, die der *a*-Leitung durch die Stöpselspitzenverbindung überbrückt.

Fig. 11.



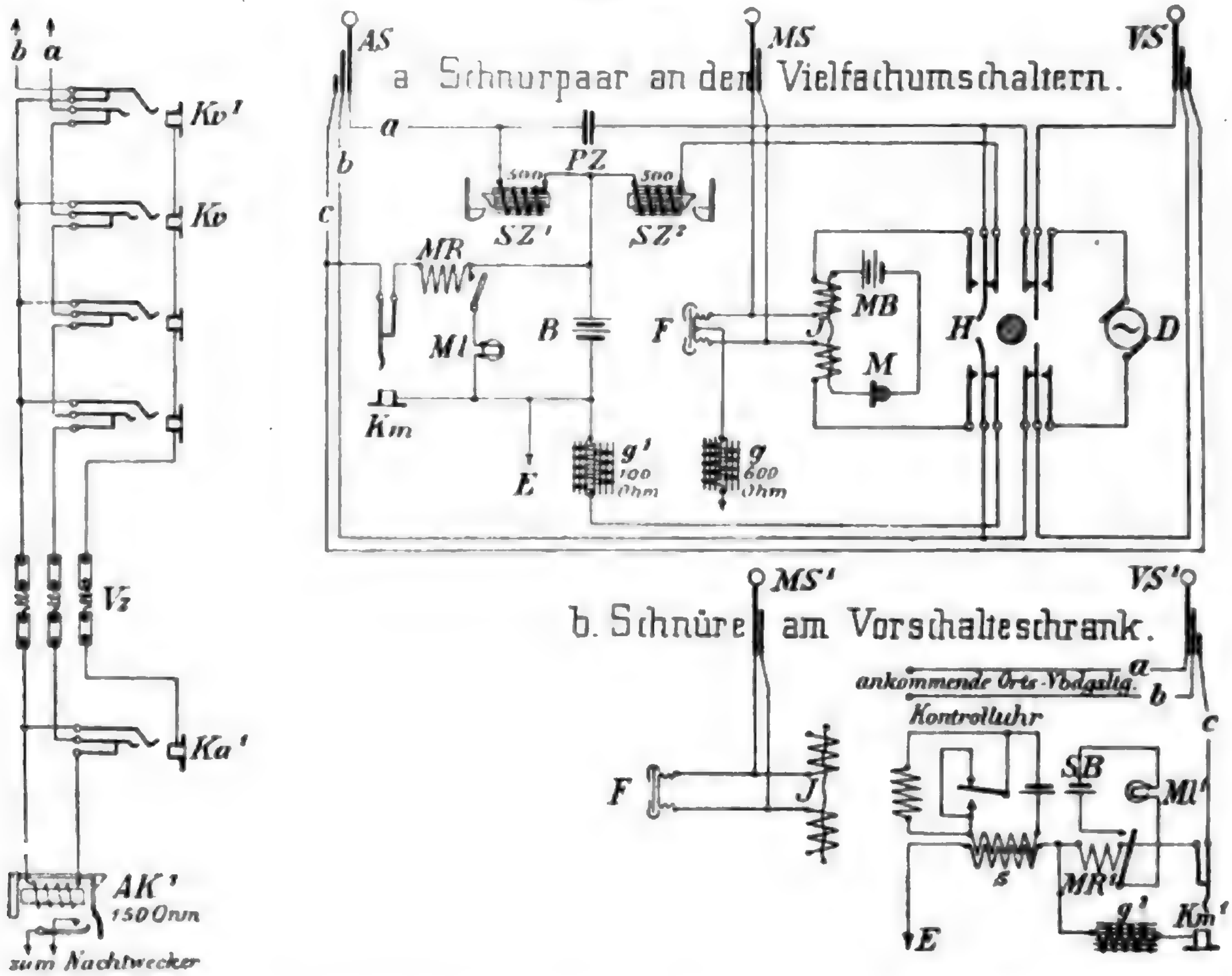
Je nach dem Betriebsumfange des Amtes werden Umschalter mit Klinken für 60 Fernleitungen und 20 Doppelsprecheinrichtungen oder für 120 Fernleitungen und 40 Doppelsprecheinrichtungen beschafft. Bei beiden Ausführungsformen ist die unterste, aus Parallelklinken gebildete Klinkenreihe für Meßzwecke, Zuleitungen zu den Sprechapparaten usw. bestimmt.

In den Fernleitungen wird in der Regel mit Gleichstrom gerufen. Sobald ein Anruf eingeht, fällt die Klappe FK^1 (Fig. 10), der Beamte am Fernschranke steckt AS^3 oder AS^4, je nachdem welcher von beiden Stöpseln durch AH^1 mit dem Abfragesystem verbunden ist, in die Klinke Ka^l — in Fig. 10 AS^4 — und fragt ab. Angenommen, es werde eine Verbindung mit einem Ortsteilnehmer verlangt oder das vorher angemeldete Gespräch sei zur Ausführung an der Reihe. AH^1 wird umgelegt und der Abfrageapparat durch Drücken der Taste DT in die zum Vorschalteschranke führende Ortsdienstleitung geschaltet. Infolgedessen erhält DK^l am Vorschalteschranke Strom und fällt ab; der Beamte meldet sich, erfährt vom

Fernschranke die verlangte Anschlußnummer und gibt sogleich die Nummer der für die Verbindung zu benutzenden Orts-Verbindungsleitung zurück. Er steckt sodann AS^5 in Ko^1, bringt den Hebel des Sprechumschalters in die Abfrage- und Prüfstellung, prüft die Klinke *Kv* der verlangten Anschlußleitung in gewöhnlicher Weise und setzt den Stöpsel VS^5, wenn die Leitung frei ist, in die Klinke *Kv*.

Der Beamte am Fernschranke hat inzwischen AS^3 in Ko^l gesteckt und den Teilnehmer durch Umlegen von *H* in die Rufstellung (in der Zeichnung 10 nach rechts) angerufen. Sobald der Teilnehmer sich meldet, wird FS^1 in Ko^1 gesteckt und AS^3 aus Ko^l herausgenommen; ferner wird UH^1 nach hinten dem Klinkenfelde zu umgelegt, wobei die Federn 3 von 4

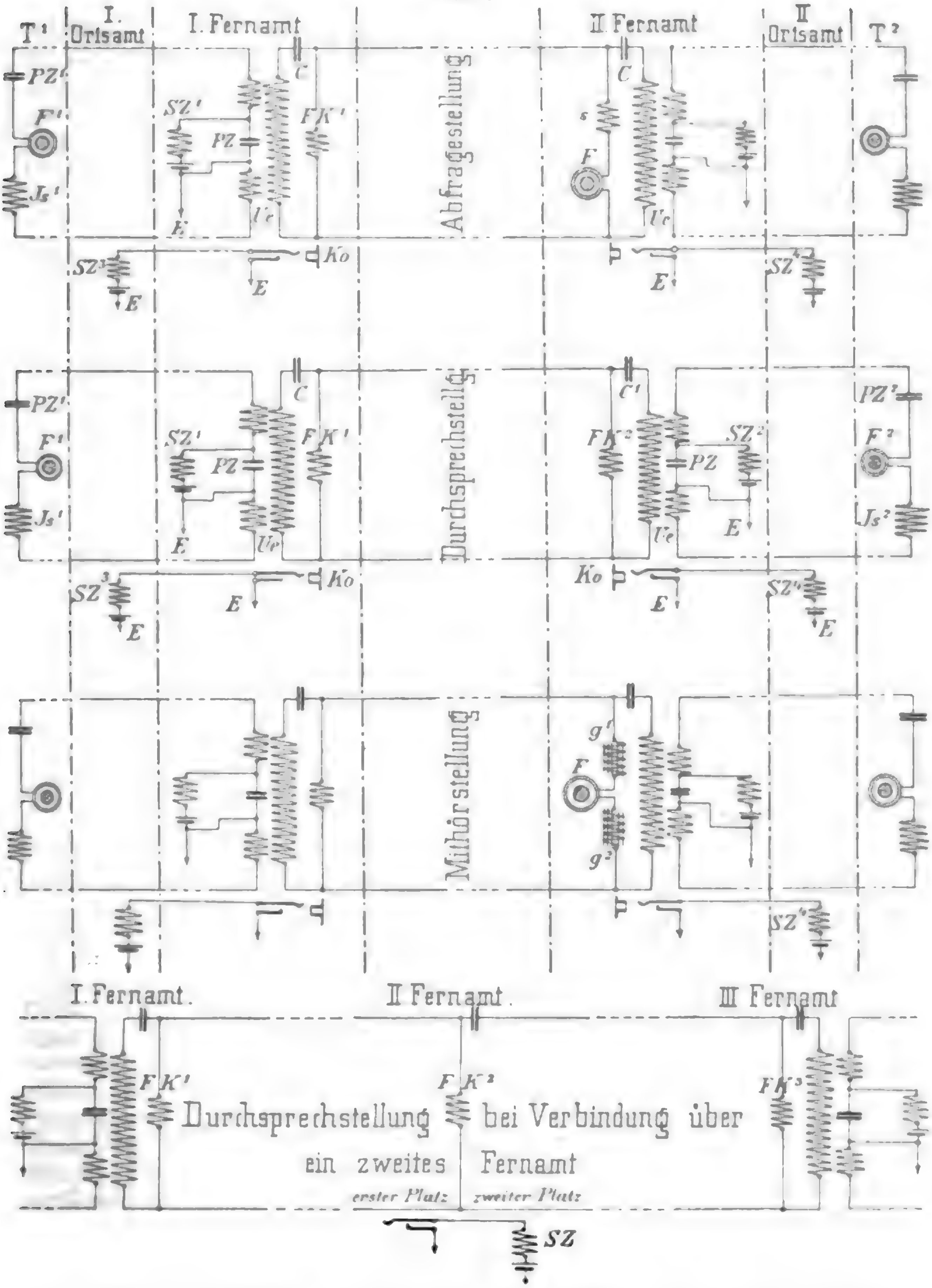
Fig. 12.



und 10 von 11 getrennt und 2 mit 3, 4 mit 5, 6 mit 7, 9 mit 10, 11 mit 12 und 13 mit 14 verbunden werden. Der Fernort ist nunmehr über den Übertrager *Ue* mit der Anschlußleitung verbunden, die Anrufklappe FK^1 wird durch Herausnahme von AS^4 aus Ka^l parallel zum Übertrager geschaltet und bleibt zur Entgegennahme des Schlußzeichens in der Fernleitung eingeschaltet. Das Schlußzeichen in der Anschlußleitung wird in bekannter Weise selbsttätig gegeben. *SG* am Fernschranke spricht an, sowie der Teilnehmer seinen Hörer anhängt. Stromlauf: *SB* — Pol, *SG*, UH^1 — 13, 14 —, *Ue* — 2 —, *Ue* — 9, 10 —, FTv^1 untere Feder, FS^1 Spitze, Kv^1 kurze Feder, *a*-Draht usw. über den Wecker der Sprechstelle zurück zur langen Feder von Ko^l, Körper von FS^1, FTv^1 obere Feder, UH^1 — 2, 3 — *Ue* — 1 —, UH^1 — 6, 7 — *SB* + Pol. Sobald das Schluß-

zeichen erscheint, schaltet sich der Beamte am Fernschranke durch Einstecken des Stöpsels AS^4 (oder AS^3) in Ka^l in die Fernverbindung ein

Fig. 13.



und stellt die Schlußfrage: »Sprechen Sie noch?«. Ist das Gespräch zu Ende, so wird durch Herausnahme von FS^1 aus Ko^1 getrennt. Alsdann

wird *SZ* am Vorschalteschranke stromführend, da nach Herausnahme von FS^1 aus Ko^1 über den Trennkontakt der Klinke Ko^1 eine Erdverbindung an den *c*-Draht der Orts-Verbindungsleitung geschaltet ist, und der Beamte am Vorschalteschranke trennt gleichfalls. Soll in einer Fernverbindung mitgehört werden, so legt der Beamte am Fernschranke *H* in die Mithörstellung (in der Zeichnung nach links) und steckt AS^4 (oder AS^3) in die Klinke Ka^l. Dann ist der Abfrageapparat mit vorliegender Drosselspule *g* parallel zum Übertrager geschaltet. Wünscht der Beamte am Fernschrank eine Auskunft vom Meldeschranke, so setzt er den Stöpsel AS^4 in eine Klinke *Kd*; *DK* — eine selbsthebende Klappe — wird dann stromführend und fällt ab. Durch Einsetzen von AS^2 in *Kd* schaltet sich der Beamte des Meldeschrankes in die Verbindung ein und gibt die gewünschte Auskunft.

Es kann der Fall vorliegen, daß die verlangte Anschlußleitung nicht frei, sondern mit einer anderen Anschlußleitung verbunden ist. Die Orts-

Fig. 14.

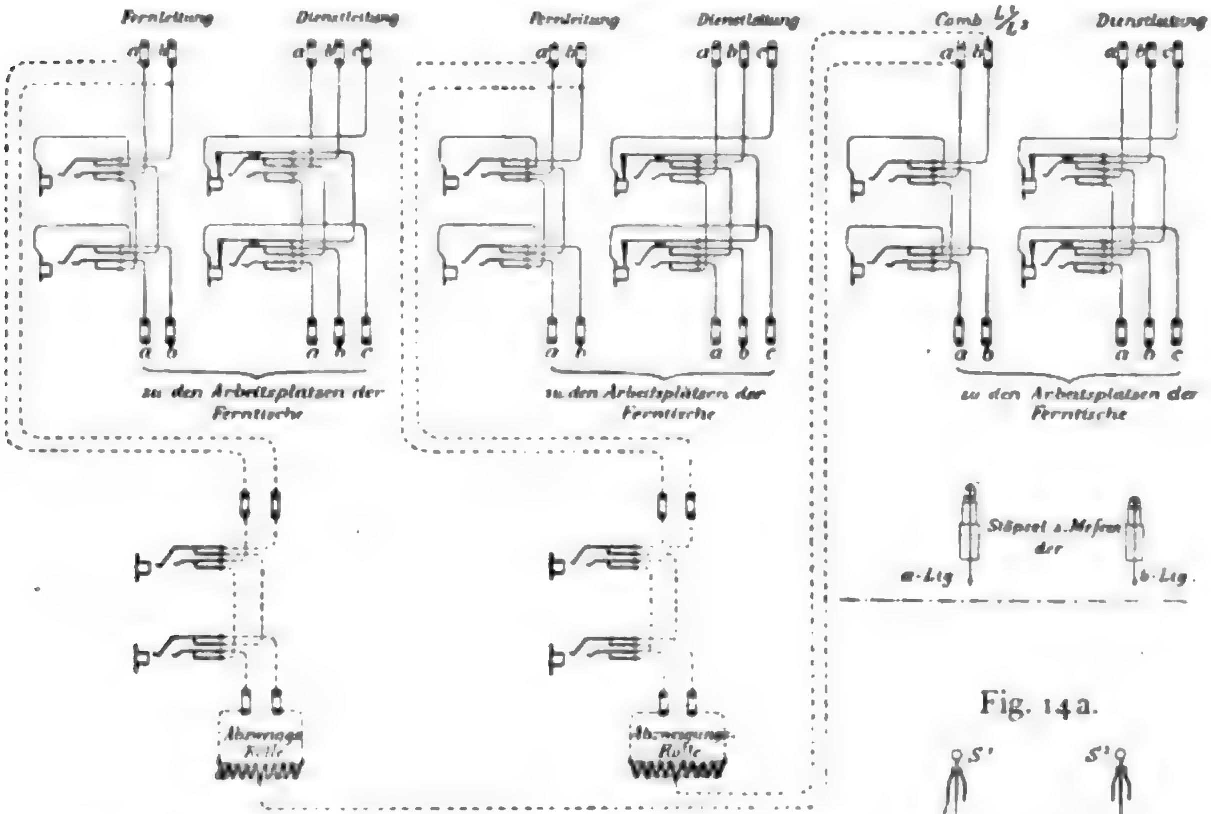
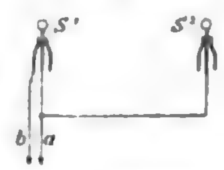


Fig. 14a.

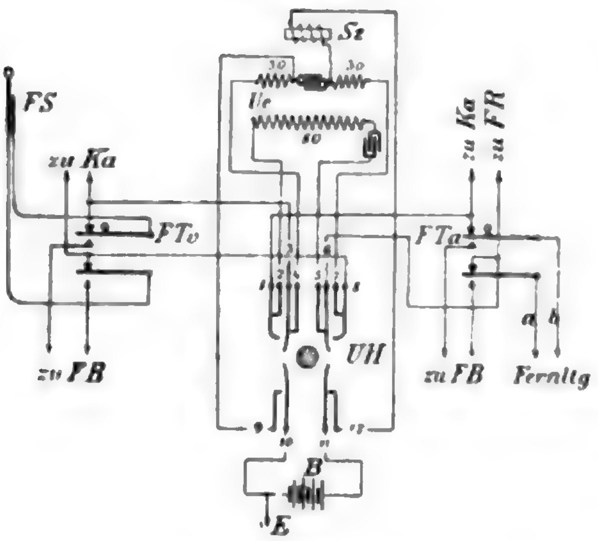


verbindung wird dann zugunsten der Fernverbindung getrennt. Die auf diese Weise unterbrochenen Teilnehmer müssen von der Ursache der Trennung verständigt werden. Dies geschieht bei dem einen Teilnehmer, für den ein Ferngespräch vorliegt, vom Fernschrank aus, bei dem andern vom Ortsschrank aus. Bei Ämtern kleinen Umfangs genügt zu diesem Zwecke ein Zuruf vom Vorschalteschrank aus. Bei größeren Ämtern wird hierfür eine besondere Signal- und Sprechverbindung zwischen dem Vorschalteschrank und den Ortsschränken geschaffen. Der Beamte am Ortsschranke schaltet sich, sobald er die Mitteilung vom Vorschalteschrank erhält, in die bestehende Ortsverbindung ein, benachrichtigt den Teilnehmer und trennt sodann.

Die erwähnte Signal- und Sprechverbindung ist in Fig. 12 dargestellt. Angenommen, die Anschlußleitung nach *T* ist besetzt, in *Kv* oder Ka^1 steckt ein Stöpsel *AS* oder *VS*. In diesem Falle ist die Batterie *B* über *MR*, *Km*, *c*-Ader des am Ortsschranke benutzten Schnurpaars und den

Stöpselkörper an die Hülsenleitung von Kv^1 geschaltet. Wenn daher am Vorschalteschrank ein Stöpsel VS^1 in Klinke Kv^1 gesteckt wird, um eine Fernverbindung herzustellen, wird der angegebene Stromkreis über den Körper von VS^1, *c*-Ader der Schnur, Km^1, MR^1 und *s* geschlossen. *MR* und MR^1 sprechen an, die Lampen *Ml* und Ml^1, an deren Stelle auch Klappen usw. treten können, leuchten auf. Jetzt schalten sich die Beamten am Vorschalteplatz und am Ortsplatz in die Verbindung ein, indem sie *MS* und MS^1 in *Km* und Km^1 stecken. Erster teilt dem Letzten die Nummer der gestöpselten Klinke mit, dieser sucht sich das Schnurpaar, mit dem die Ortsverbindung hergestellt ist, legt den zugehörigen Sprechumschalter in Abfragestellung und benachrichtigt den Teilnehmer von der Ursache der Gesprächsunterbrechung. Dann erfolgt die Trennung der Ortsverbindung auch am Ortsschranke sowie die Herausnahme der Stöpsel aus den Klinken *Km* und Km^1; g^2 hat den Zweck, das Geräusch der Kontrolluhr für die Dauer des Gesprächs in der Signalleitung etwas abzuschwächen. *MR*, *Ml*, *Km* und *MS* ist ein gemeinsamer Apparatsatz für jeden Arbeitsplatz am Ortsschranke, Km^1, g^2, MR^1 und *Ml* ein gleicher Apparatsatz für einen Arbeitsplatz am Vorschalteschranke.

Fig. 15.



Wenn zwei Fernleitungen miteinander zu verbinden sind, die an demselben Schranke auf Anrufzeichen liegen, so wird die Verbindung durch Einsetzen von *FS* der einen Fernleitung in die Klinke *Ka* der andern Fernleitung hergestellt. Die Anrufklappe der Leitung 1 bleibt zur Entgegennahme des Schlußzeichens in der Verbindung in Brücke liegen. Wenn beide Fernleitungen dagegen an verschiedenen Plätzen zu bedienen sind, so findet die Verbindung über eine Fernklinkenleitung statt. Die Nummer dieser Leitung und der Zeitpunkt der Ausführung der Verbindung ist zwischen den beiden Beamten in einer Dienstleitung zu vereinbaren. Der Betrieb wickelt sich im einzelnen, wie folgt, ab. In Fernleitung 1 kommt ein Anruf an, FK^1 fällt ab, der Beamte steckt AS^4 in Ka^1 und fragt ab. Es wird eine Verbindung mit der am Schranke 5 zu bedienenden Fernleitung 5 (nicht gezeichnet, ebenso wie Fernleitung 1 geschaltet) verlangt. Der Beamte legt AH^1 um und steckt AS^3 in *Kd* der zur Fernleitung 5 gehörigen Dienstleitung. DK^5 (nicht mitgezeichnet, wie DK^1 geschaltet) fällt ab. Der Beamte an Schrank 5 schaltet sich durch Einsetzen seines *AS*-Stöpsels in die Abfrageklinke Kd^V (wie Kd^I geschaltet) in die Dienstleitung ein und nimmt den Auftrag entgegen. Ist die verlangte Fernleitung nicht frei, so gibt er den ungefähren Zeitpunkt an, wann die Verbindung erledigt werden kann. Wenn die Fernleitung dagegen frei ist, so gibt er die Nummer der zu benutzenden Fernklinkenleitung zurück, nimmt den Stöpsel *AS* aus der Klinke Kd^V heraus und setzt den Stöpsel FS^5 in die Klinke Kf^{XVII} der angesagten Fernklinkenleitung. Auch am Fernschrank 1 wird der Stöpsel AS^3 aus der Klinke Kd^5 genommen und die Fernverbindung in der Weise hergestellt, daß FS^1 in Klinke Kf^{17} gesteckt wird. Hat eine der beiden Fernleitungen Nebenschluß, so wird der Übertrager der Fernleitung 1 unter Ausschluß der Schlußzeichenbatterie durch Umlegung von *UH* nach vorn,

dem Beamten zu, eingeschaltet. Dann ist Feder 9 mit 10, 11 mit 12, 2 mit 3 und 4 mit 5 verbunden. Der Anruf des verlangten Fernortes erfolgt vom Fernschrank 1 aus mit der Taste *FTv*. Hier wird die Verbindung auch überwacht und zuerst getrennt, wenn FK^1 abfällt und die stattgehabte Schlußfrage die Beendigung des Gesprächs ergibt. Infolge der Trennung der Verbindung am Schranke 1 wird SRf^{17} an Schrank 5 stromführend. Auf dieses Zeichen hin wird dort ohne weitere Schlußfrage getrennt. Eine schematische Darstellung der Stromläufe ist in den Fig. 13 unter 1 bis 4 gegeben. In Fig. 15 ist noch ein Übertragerumschalter vereinfachter Form gezeichnet, wie er künftig für Fernschränke (M. 1905) allgemein geliefert werden soll. Der Umschalter hat gleichfalls 3 Stellungen: a) Übertrager ohne Batterie eingeschaltet, b) Übertrager mit Batterie eingeschaltet, c) Übertrager und Batterie ausgeschaltet. Er hat vor dem älteren Umschalter den Vorzug größerer Einfachheit.

Fig. 11 zeigt den Stromlauf einer Prüfeinrichtung für Fernsprechanstalten ohne Zentralbatteriebetrieb.

Die Umschalter U^{1-4} sind Kipphebelschalter, deren Hebel normal wagerecht stehen; U^1 kann nach unten und oben, U^{2-4} nur nach unten umgelegt werden. Aus der Stellung nach unten kehren die Hebel sämtlicher Umschalter nach dem Loslassen von selbst in die wagerechte Lage zurück, wohingegen U^1 so eingerichtet ist, daß der Hebel in der oberen Stellung stehen bleibt.

Die an den Umschalter U^1 geführte Prüfleitung *a/b* ist nach den oberen Federn der Klinken Ka^{1-5} abgezweigt und kann durch Stöpseln dieser Klinken mit dem der Prüfeinrichtung beigegebenen schnurlosen Stöpsel unter gleichzeitiger Abschaltung der Anrufklappen AK^{1-5} je nach Bedarf mit den Leitungen L^{1-5} verbunden werden. (Wenn die Prüfeinrichtung ohne besondere Anrufklappen und Abfrageklinken geliefert wird, endigt die Prüfleitung in einem Stöpsel, mit dessen Hilfe dann die weitere Verbindung mit den zu prüfenden Leitungen hergestellt werden kann.)

Wie die schematische Darstellung auf der Zeichnung erkennen läßt, ist die Prüfleitung bei normaler, d. h. wagerechter, Stellung aller Umschalter unmittelbar mit dem an die Prüfeinrichtung anzuschließenden Abfragegehäuse verbunden. Mit Hilfe des Gehäuses läßt sich u. a. die Sprechverständigung, bei angehängtem Hörer der ankommende Wechselstrom prüfen. Die Bestimmung der einzelnen Umschalter ist folgende (vgl. auch die schematische Darstellung):

U^1 Stellung nach unten: Prüfung des abgehenden Wechselstroms und der Durchlässigkeit von Polarisationszellen für Wechselstrom;

U^1 Stellung nach oben: Vertauschung der *a*- und *b*-Zweige für die Untersuchung mit Hilfe von U^{2-4};

U^2 Stellung nach unten: Prüfung des Widerstandes und der Isolation des mit *I* verbundenen Leitungszweigs;

U^3 Stellung nach unten: Prüfung des Widerstandes und der Isolation der Schleifleitung;

U^4 Stellung nach unten: Prüfung des in den mit *I* verbundenen Leitungszweig eingedrungenen Außenstroms.

Welche Handgriffe hiernach bei Benutzung der Prüfeinrichtung vorzunehmen sind, ist in folgender Übersicht zusammengestellt:

Lfde. Nr.	Aus der normalen Lage umzulegen ist zur Prüfung		Bemerkungen.
1.	der Sprechverständigung	—	Hörer des Abfragegehäuses abgehängt.
2.	des ankommenden Wechselstroms	—	Hörer des Abfragegehäuses angehängt.
3.	des abgehenden Wechselstroms	U^1 nach unten	—
4.	des Widerstandes der *a*-Leitung	U^2 nach unten	*a*-Leitung ist am andern Ende zu erden.
	desgl. der b-Leitung	U^2 nach unten, U^1 nach oben	*b*-Leitung desgl.
	des Widerstandes der Schleife	U^3 nach unten	*a*- und *b*-Leitung am andern Ende zu verbinden.
5.	der Isolatoren der *a*-Leitung	U^2 nach unten	*a*-Leitung am andern Ende zu isolieren.
	der Isolation der *b*-Leitung	U^2 nach unten, U^1 nach oben	*b*-Leitung desgl.
	der Isolation der Schleife	U^3 nach unten	*a*- und *b*-Leitung zu isolieren.
6.	des Außenstroms in der *a*-Leitung	U^4 nach unten	—
	desgl. in der *b*-Leitung	U^4 nach unten, U^1 nach oben	—

Wertzeichenherstellung in der Reichsdruckerei.

Von techn. Sekretär in der Reichsdruckerei Wüst.

Zu den schwierigsten und verantwortlichsten Aufgaben der Reichsdruckerei gehört die Herstellung und der Vertrieb der Postwertzeichen, Versicherungsmarken, Steuer- und Stempelzeichen usw. Die Bedeutung dieses Geschäftszweigs erhellt aus der Tatsache, daß im vergangenen Jahre 719 verschiedene Wertzeichensorten vorrätig gehalten und davon ungefähr 4300 Millionen Stück im Nennwerte von etwa 550 Millionen Mark in 65000 Sendungen von der Reichsdruckerei abgeschickt worden sind. Jedes einzelne dieser 4300 Millionen Wertzeichen muß die sorgsame Arbeit des Papiermachers, Graveurs, Druckers und Buchbinders erkennen lassen und so beschaffen sein, daß es weder ein Fälscher ungestraft nachahmen noch ein Betrüger unentdeckt mißbräuchlich wiederverwenden kann. Die Lösung dieser Aufgabe wird dadurch erschwert, daß der Jahresbedarf der 719 verschiedenen Sorten bei einigen Sorten nur 25 Stück, bei anderen 1200 Millionen Stück beträgt, aber auch fast bei jeder Sorte in den einzelnen Monaten sehr erheblichen Schwankungen unterliegt. Dazu kommt, daß zu allen Zeiten so große Mengen vorrätig sein müssen, daß Handel und Wandel nirgends Störung erleiden, und daß anderseits der Vorrat aus vielen Gründen doch nur so groß sein darf, daß er in absehbarer Zeit verbraucht wird. Dabei müssen mit Rücksicht auf den drei- oder vierfarbigen Druck der einzelnen Sorten die Mengen auch mindestens so groß bemessen

werden, daß die Herstellungskosten der Wertzeichen in angemessenen Grenzen bleiben. Da bei der Einführung neuer Wertzeichen fast niemals vorausgesehen werden kann, wie sich der Bedarf gestalten wird, so macht die zutreffende Bemessung der anzufertigenden Mengen meist weitere Schwierigkeiten. Neben den großen Mengen von anderen vorrätig gehaltenen Wertzeichen — Versicherungsmarken, Reichsstempelzeichen usw. — werden im Durchschnitte täglich 1500000 gestempelte Postkarten, 200000 gestempelte Postanweisungen und 12000000 Postfreimarken versandt.

Ebenso wichtig wie die völlig tadellose Ausführung der Wertzeichen ist die gewissenhafte Befolgung aller Sicherheitsvorschriften während ihrer Herstellung, Lagerung und Versendung.

Seit einiger Zeit ist die Reichsdruckerei aus Sicherheitsgründen dazu übergegangen, zu allen Wertzeichen nur Papiere zu verwenden, die ein natürliches Wasserzeichen tragen. Wasserzeichen nennt man die in oder auf dem Papiere befindlichen Zeichnungen, Buchstaben usw., die vielfach erst erkennbar werden, wenn man dieses gegen das Licht hält. Man unterscheidet natürliche und künstliche Wasserzeichen. Ein natürliches Wasserzeichen wird auf dem Siebe der Papiermaschine dadurch hergestellt, daß eine mit einem Drahtgewebe überzogene Wasserzeichenwalze, welche die aus Metall hergestellten Bildzeichen, Buchstaben usw. trägt, sich mit leichtem Drucke auf der noch im breiartigen Zustande befindlichen Papierbahn abrollt. Durch diese Bildzeichen usw. wird Papierstoff verdrängt, es entstehen also dünne Stellen im Papiere.

Derartige Wasserzeichen sind schon in früher Zeit von den Papiermachern als Fabrik- und Qualitätsmarken angewandt worden. Die Kopie eines älteren Dokuments von 1315 hat als Wasserzeichen den Ochsenkopf mit zwischen den Hörnern hervorragendem Kreuze. Der Ochsenkopf soll das Wappen des Papiermüllers Holbein in Ravensburg gewesen sein; von anderer Seite jedoch wird dieses Wappen den Papiermachern in Fabriano zugeschrieben. Als Fabrikmarke werden diese Wasserzeichen auch heute noch vielfach, z. B. in den sogenannten Normal-Papieren verwendet.

Dünne Papiere mit deutlichen und gleichmäßigen Wasserzeichen in großen Mengen auf der Papiermaschine herzustellen, bereitet dem Papiermacher mancherlei Schwierigkeiten, weil die Stoffverdrängung mit Rücksicht auf die Haltbarkeit des Papiers und aus anderen Gründen nicht zu weit getrieben werden darf. Bedingung für die Erzielung eines guten gleichmäßigen und deutlichen Wasserzeichens ist die Herstellung tadelloser Wasserzeichenwalzen. In Deutschland hatte man die alte Kunst der Wasserzeichen fast verlernt, während sie in Italien in hoher Blüte steht. Es war unmöglich, im Inlande gute Schöpfformen und Wasserzeichenwalzen zu erlangen, man war ganz auf das Ausland, besonders auf England angewiesen. Die Reichsdruckerei hat der Herstellung guter Wasserzeichen seit einer Reihe von Jahren besondere Sorgfalt zugewandt und fertigt heute in ihren eigenen Werkstätten Schöpfformen und Wasserzeichenwalzen an, die den ausländischen Erzeugnissen mindestens gleich sind.

Künstliche Wasserzeichen werden auf verschiedene Arten, z. B. durch Einpressen eines farblosen Stempels, durch Druck mit farblosem fettigen Firnis oder mit Tonfarben hergestellt.

Um zu prüfen, ob das Wasserzeichen als natürliches während der Bildung des Papiers auf dem Sieb der Papiermaschine ins Papier gebracht oder als künstliches ins fertige Papier gepreßt wurde, legt man — nach Professor Herzberg — ein Stück Papier mit dem Wasserzeichen in eine konzentrierte Natron- (oder Kali-) Lösung und nimmt es nach etwa einer Minute wieder heraus. Wenn das Wasserzeichen ins fertige Papier gepreßt war,

wird es beinahe ganz verschwunden sein, wenn es aber auf dem Siebe der Papiermaschine eingearbeitet war, wird es noch deutlicher als früher hervortreten. Dies kommt daher, daß das Papier in konzentrierter Natronlauge aufquillt, und dies Quellen um so geringer ist, je weniger Stoff von der Lauge durchdrungen wird. Da das natürliche Wasserzeichen weniger Stoff enthält als das umgebende Papier, so tritt dieser Unterschied durch das Quellen beider um so stärker zu Tage. Das eingepreßte Wasserzeichen quillt dagegen zu seiner ursprünglichen Dicke und darüber auf. Bei Ausführung des Versuchs ist jedoch zu beachten, daß viele Druckfarben dem Prüfungsmittel nicht widerstehen.

Für die Wertzeichen werden zur Zeit die in den Abb. 1 bis 4 in natürlicher Größe dargestellten Wasserzeichen benuzt, und zwar die Raute (Abb. 1)



Abb. 1.

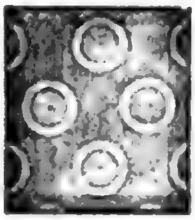


Abb. 2.

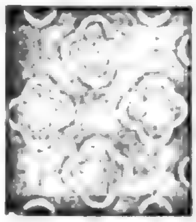


Abb. 3.

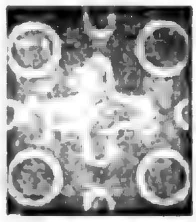


Abb. 4.



Abb. 5.

zu sämtlichen Postfreimarken, der Ring (Abb. 2) zu den Versicherungsmarken, der Vierpaß (Abb. 3) zu den Reichsstempelzeichen, Wechselstempelzeichen, statistischen Marken usw., Kreuz und Ring (Abb. 4) zu den Eisenbahnmarken, Wertzeichen verschiedener Bundesstaaten und zu anderen Wertzeichen usw. Zu den gestempelten Postkarten, Postanweisungen, Kartenbriefen usw. wird das in Abb. 5 — $^1/_5$ der natürlichen Größe — dargestellte Wasserzeichen verwandt; darin kennzeichnen die römischen Ziffern die Fabrik, die arabischen Ziffern das Geschäftsjahr. Sämtliche Wasserzeichen sind für die Reichsdruckerei als Warenzeichen geschützt worden.

Die mit Wasserzeichen versehenen Wertzeichen gelangen nur nach und nach und erst dann in den Verkehr, wenn die alten Bestände ohne Wasserzeichen verbraucht sind. Diese sind natürlich sehr verschieden und auch schon deswegen nicht unbedeutend, weil sich zur Fernhaltung von Verlegenheiten, die durch elementare Ereignisse entstehen können, auf dem Reichsdruckereigrundstücke noch ein Reservelager von Wertzeichen befindet. Dieses seit einigen Jahren eingerichtete zweite Lager ist in möglichster Entfernung vom Hauptlager untergebracht und wird voraussichtlich bei einer etwaigen Vernichtung des Hauptlagers zur Deckung des Bedarfs so lange ausreichen, bis neue Wertzeichen hergestellt worden sind.

Die Fürsorge für die Sicherheit der Wertzeichen beginnt bereits in der Papierfabrik bei der Anfertigung des Papiers, dann folgt in der Reichsdruckerei die Gummierung, die Anbringung eines unsichtbaren Unterdrucks und die sorgfältige Wiederherstellung der beim Gummieren verloren gegangenen Glättung. Dabei wird seit einigen Jahren ein vom Maschinenbauinspektor Töbelmann erfundenes und ihm patentiertes Verfahren (D. R. P. 132241 und 134212) angewandt, das sowohl im postalischen wie im geschäftlichen Verkehre manche Vorteile gebracht hat. Die gummierte Papierbahn wird vor dem Glätten über zwei im Winkel von 90° angeordnete eiserne Lineale geführt und der Gummiaufstrich dabei in unzählige kleine Teile gebrochen; dadurch wird erreicht, daß das Papier für die Folge glatt liegt und die lästige Neigung zum Aufrollen verliert. In der Gummiererei muß das Rollenpapier in Bogen geschnitten werden. Hierbei wird durch eine mindestens

dreimalige Zählung die gewonnene Bogenzahl genau festgestellt, und bei jeder weiteren Bearbeitung des Papiers wird es sorgfältig gezählt und nur gegen Quittung weitergegeben. Bei jedem Übergange von einer Werkstatt in die andere tritt eine doppelte Zählung ein, beim Dienstschlusse kommen alle Vorräte in einbruchsichere, doppelt verschlossene Wertgelasse. Von der Gummiererei gelangt das Papier in die Druckerei und in die Perforiererei. Nach dem Perforieren wird jeder einzelne Bogen geprüft. Daran schließt sich in einer anderen, »Wertzeichenprüfung« genannten Werkstatt eine nochmalige bogenweise Prüfung und das vorschriftsmäßige Verpacken an.

Bis ins einzelne gehende Vorschriften, straffe Leitung und sorgsame Kontrolle sind nötig, um die vorstehend kurz angedeuteten Leistungen in ruhigen Zeiten gut und pünktlich durchzuführen; große Schwierigkeiten entstehen aber, wenn neue Wertzeichen eingeführt werden. Zu den bedeutendsten auf diesem Gebiete bisher in der Reichsdruckerei wie in der gesamten deutschen Druckindustrie gelösten Aufgaben dürften die mit der Durchführung der neusten Steuerreform verbundenen Arbeiten gehören, und zwar sowohl mit Rücksicht auf den Umfang der Arbeit als auf die Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit.

Es handelte sich dabei um die Herstellung von 126 neuen Sorten von Wertzeichen für die Zigarettensteuer, Frachtstempelsteuer und Personen-Fahrkartensteuer und von drei Sorten Steuerkarten für Kraftfahrzeuge. Bei fast allen Sorten fehlten sichere Bedarfsangaben, die Einrichtungen mußten also so getroffen werden, daß allen wechselnden und unvorhergesehenen Anforderungen in kurzer Zeit entsprochen werden konnte. Ende Mai erhielt die Reichsdruckerei die Genehmigung zum Drucke der ersten Steuerzeichensorten und bereits Mitte Juni begann die Versendung der Steuerkarten und Steuerzeichen an die Amtsstellen. Um die rechtzeitige Versorgung der einzelnen Bedarfsstellen nicht zu gefährden, wurde im letzten Augenblick auch noch die Versendung an fast sämtliche Hauptsteuerämter von der Reichsdruckerei übernommen. Bis Mitte Juli sind ungefähr 119 000 000 Zigarettensteuerzeichen, 29 000 000 Frachtstempelmarken, 120 000 Steuerkarten, zusammen 148 120 000 Stück verschickt worden. Allein die Zigarettensteuerzeichen und Frachtstempelmarken stellen einen Nennwert von ungefähr 42 000 000 Mark dar. Trotzdem der Reichsdruckerei für ihre Arbeiten nur wenig Zeit gewährt werden konnte, ist bei keiner Amtsstelle eine Verlegenheit eingetreten. Wo die ganze Menge nicht geliefert werden konnte, ging sofort eine Teillieferung ab. Eine solche Leistung neben den laufenden, zur Zeit umfangreichen anderen Arbeiten — Papiergeld, Anleihescheine, Zinsscheine, Sparmarken, Stempelmarken usw. — ist nur dadurch möglich gewesen, daß alle Vorarbeiten, wie Anfertigung des Papiers, der Druckformen usw., rechtzeitig und mit dem Einsetzen aller Kräfte betrieben worden sind. Der Umfang dieser Vorarbeiten ist durch die während der Vorverhandlungen mehrfach wechselnden Absichten der gesetzgebenden Körperschaften noch erheblich gesteigert, und die Durchführung der Arbeiten wesentlich erschwert worden.

Neben dieser auf dem Gebiete der Wertzeichenherstellung in der Geschichte der Reichsdruckerei unerreicht dastehenden Leistung gingen die besonderen durch die Steuerreform und durch die Änderung der Handelsverträge herbeigeführten umfangreichen eiligen Druckarbeiten einher; davon seien nur erwähnt das Warenverzeichnis zum Zolltarif, die Anleitung zur Zollabfertigung, die Rechentafeln für die Zoll- und Steuerstellen und die Handausgaben der sämtlichen neuen Steuergesetze.

Das Zahlen und die Zahlungsmittel in Schwaben im Wandel der Zeiten.

Von Postrat Dr. Gustav Schöttle, Tübingen.*)

Die Älteren unter uns erfreuen sich eines geschichtlich merkwürdigen Vorzugs. Ihre Jugend fällt in eine von dem jetzigen Zeitalter grundverschiedene Epoche; sie haben die wirtschaftlichen, sozialen und staatlichen Umwälzungen alle selber miterlebt, die seitdem unser gesamtes menschliches Dasein auf veränderte Grundlagen gestellt haben. Von einer Großindustrie, von Telegraphen, von Eisenbahnen usw. waren vor 50 Jahren erst die Anfänge vorhanden; die heutzutage so inhaltschweren Ausdrücke, die mit dem Worte »Sozial« zusammengesetzt sind, gebrauchte man noch selten oder gar nicht; die Gründung eines Deutschen Reichs schien selbst dem Optimisten noch in weiter Ferne zu liegen, es war somit selbstverständlich auch noch keine Rede von deutschem Reichsgeld, und ebenso gehörte die Einheitlichkeit der Münzwährung in Deutschland dem Gebiete der frommen Wünsche an. Es ist ja bekannt genug, daß einer der ersten wirtschaftlichen Erfolge des neuen deutschen Nationalstaats in der Regelung und Vereinheitlichung des deutschen Währungs- und Bankwesens bestanden hat. Indessen, wer den Wirrwarr nicht selbst mit erlebte, der vor 1875/76 im Geldverkehr und Münzwesen in Süddeutschland geherrscht hat, der vermag sich schwerlich einen vollständigen Begriff davon zu machen.

Der Süden Deutschlands bildete Jahrhunderte hindurch den Tummelplatz für die Münzen aus aller Herren Ländern, mochten solche auch in unserem Geldrechnungssystem noch so ungerade Beträge ergeben. Mit besonderer Vorliebe fanden sich da u. a. solche Münzen zusammen, die in ihrem Heimatlande Kurs und Heimatrecht verloren hatten. Zu dieser letzten Art gehörte gerade die Hauptkurantmünze, die Südwestdeutschland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts besaß, der sogenannte Kronentaler. Das Übel, das aus der Einschleppung aller dieser fremden Münzsorten dem Lande erwuchs, steigerte sich dadurch, daß solche Münzen vielfach zu einem höheren als dem wirklichen inneren Werte eingeführt und angenommen wurden. Auch dies war bei den Kronentalern der Fall. Sie hatten von den Zeiten Maria Theresias an die Hauptmünze der österreichischen Niederlande gebildet und waren dort, als diese Provinz in den Revolutionskriegen an Frankreich kam, durch das Münzsystem dieses Landes und die damals darin herrschende Assignatenwirtschaft vertrieben worden. Nun flossen diese Taler größtenteils nach dem Süden Deutschlands ab, weil sie dort, auf Andrängen Österreichs, 2 fl. 42 kr. galten, während ihr Silberwert nur wenig über 2 fl. 38 kr. ausmachte.

Das eigentliche gesetzliche Währungsgeld war verhältnismäßig schwach vertreten; vor allem gehörte hierzu der rheinische Gulden samt seinen Teilstücken und Doppelstücken, ferner der Zollvereinstaler oder Doppeltaler zu 3 fl. 30 kr., und im Jahre 1857 war auch der neue Münzvereinstaler zu 1 fl. 45 kr. dazu gekommen. Die staatlichen und anderen öffentlichen Kassenverwaltungen vermochten sich dem Drucke der Geldverhältnisse, wie sie im Lande tatsächlich nun einmal beschaffen waren, natürlich nicht ganz zu entziehen, und es wurden über die gesetzliche Verpflichtung hinaus noch zahlreiche sonstige Sorten bei jenen Kassen in Zahlung angenommen; natürlich mit Auswahl, so daß alles kassenfähige Geld an Silber, Gold

*) Vortrag, gehalten im Sülchgauer Altertumsvereine.

und Papier zusammen immer noch schwerlich viel mehr als die Hälfte alles im Land umlaufenden Geldes ausmachte. Den Anforderungen des immer mehr steigenden Verkehrs bequemten sich zwar die süddeutschen Regierungen in der Folge noch weiter an, namentlich bei den Post- und Eisenbahnkassen; allein es blieb doch bis 1875 unausgesetzt der Verdruß der Bevölkerung, vor allem der Handels- und Gewerbsleute, daß es ihnen selbst bei reichlich vorhandenen Deckungsmitteln vielfach unmöglich war, ihren Geldverbindlichkeiten gegenüber öffentlichen Kassenstellen nachzukommen, wenn einer nicht gerade über solche Geldsorten verfügte, die von jenen Kassen genommen wurden.

Wenn auch die süddeutschen Regierungen vorher schon Jahrzehnte hindurch bemüht gewesen waren, Ordnung zu schaffen, wenn sie u. a. die Viertel- und Halbkronentaler und später auch die Sechsbätzner und Dreibätzner aus dem Verkehre zogen, wenn die bayerischen »Sechsbatzentaler«, die badischen Zehnkreuzer- und Hundertkreuzerstücke und andere mehr und mehr selten wurden, wenn selbst die dichten Reihen der Kronentaler sich lichteten, so fuhren anderseits die Münzen fast aller europäischen Länder fort, in großen Massen in Süddeutschland einzudringen. Das stärkste Kontingent dazu stellte Österreich; die dort damals herrschende Papierwährung hatte längst schon alles Metallgeld und selbst die kleine Silbermünze aus jenem Lande heraus und meist nach Süddeutschland gedrängt, und in der Folge geschah aus demselben Grunde das gleiche mit den Münzen der neuen österreichischen Währung von 1857, die fast alsbald, wie sie die Münzstätte verließen, dem Heimatlande den Rücken kehrten.

Aus Frankreich und den anderen Ländern, die dessen Münzsystem anhängen, wurden durch die Doppelwährung, wie sie damals dort galt, Massen dortiger Silbermünzen (je nach dem Stande des Goldkurses) nach Süddeutschland herübergedrängt, wo übrigens nebendem auch die früheren, in Frankreich selber längst abgeschafften sogenannten Laub- oder Lilientaler aus den Zeiten von Ludwig XV. und XVI. umliefen. Holländische Eingulden- und Zweieinhalbguldenstücke, durch den Agiogewinn ins Land hereingelockt, waren ebenfalls in bedeutenden Mengen in unseren Gegenden zu sehen; ferner preußische und andere norddeutsche Sechstel-, Drittel- und ganze Taler. Die bunte Musterkarte der in kleineren Mengen vorkommenden Arten von groben Silbermünzen aufzuzählen, würde wohl zu weit führen. Goldmünzen fast aller europäischen Länder, auch nordamerikanische, gab und nahm man im Lande in Zahlung; am verbreitetsten waren die französischen Napoleons und die preußischen Friedrichsdor. Die württembergischen Dukaten allein hatten einen festen Umlaufswert von $5^3/_4$ fl., aber nur innerhalb Württembergs; auswärts galten sie bedeutend weniger. Alles übrige Gold unterlag einem fortwährend sich ändernden Kurse, dem der Frankfurter Börse. Jeder Zahlende hatte das Bestreben, das Gold zum höchsten Tageskurse oder womöglich noch höher weiterzugeben, bei dem empfangenden Teile war natürlich die entgegengesetzte Neigung vorherrschend; das führte nun nicht selten zu Verlusten und allerhand sonstigen Verdrießlichkeiten. Verluste brachten die Münzverhältnisse übrigens noch aus verschiedenen andern Ursachen; so hatten nicht wenige unter den Geldstücken in Gold wie in Silber an ihrem ursprünglichen Gewichte bedeutend eingebüßt, teils durch absichtliches Beschneiden, Befeilen oder andere mechanische Verletzungen, teils infolge allmählicher Abnutzung durch den langjährigen Umlauf.

An Staatspapiergeld nahm lange Zeit hindurch jeder deutsche Staat bei seinen Kassen nur das eigene in Zahlung an, selbst das der deutschen

Nachbarländer nicht; der Verkehr zerstreute es trotzdem weit über die Grenzen des Heimatlandes hinaus und ebenso die Noten der verschiedenen Banken. Schwere Belästigungen des Geldverkehrs erwuchsen auch aus dem Umstande, daß die Ausgabe, Annahme und Einlösung aller dieser schon durch ihre übermäßige Menge lästigen papiernen Wertzeichen zwischen den einzelnen deutschen Staaten nicht gemeinsam geregelt war; so ließen z. B. viele Kleinstaaten solche Wertzeichen in einem die Aufnahmefähigkeit des eigenen Landes weit übersteigenden Betrag ausgeben und überschwemmten damit die Nachbarländer; ferner unterließen es die meisten Notenbanken, Einlösungsstellen in denjenigen auswärtigen Gegenden, wohin ihre Noten kamen, zu unterhalten usw. Kurzum die Wirkung von alledem war, daß jene fremden Scheine und Noten (und zwar am meisten die sogenannten wilden Talerscheine) einem tiefen Mißtrauen in der süddeutschen Bevölkerung begegneten, und mancher sie nicht anders als mit Schaden wieder los werden konnte; ja sie wurden einmal sogar Gegenstand einer wirklichen Panik; das war beim Ausbruche des Krieges von 1866. In ländlichen Gegenden Württembergs kam es sogar damals vor, daß ängstliche Leute selbst die preußischen Talerscheine den Taler zu einem Gulden weggaben, also mit 43 Prozent Verlust.

Den wundesten Punkt im süddeutschen Münzwesen bildete das Kleingeld, das überdies sich dadurch lästig machte, daß es ziemlich über den Bedarf hinaus im Lande vorhanden war. Es befanden sich darunter viele durch den langen Umlauf derart abgeschliffene Stücke, daß man oft nicht einmal mehr das Gepräge darauf oder auch nur die Spur eines solchen zu erkennen vermochte. Ferner gab es allgemein verpönte Sorten, wie die sogenannten E-Sechser, die Vögelesgroschen, die österreichischen Silbersechser von 1848 und 1849 u. a., die niemand nehmen wollte, und die sich dennoch fort und fort im Verkehr erhielten, weil sie unter größeren Mengen oder in verschlossenen Rollen leicht unerkannt den Besitzer wechselten und nur wenige von den Leuten, die damit angeführt worden waren, sich ein Gewissen daraus machten, ihrerseits wieder jemand anders damit anzuführen. Eine nicht minder lästige Besonderheit des damaligen Geldverkehrs waren die vielen Knopfmünzen. Im süddeutschen Bauernstande war es nämlich unter den Vermöglichen früher allgemeine Mode, die Westen und Röcke der Männer mit Knöpfen zu besetzen, die aus wirklichen Münzen bestanden, aus Sechskreuzerstücken, oder aus Zwölfern, bei besonders wohlhabenden Bauern auch aus Vierundzwanzigern. Brauchte nun der Träger eines solchen Kleidungsstückes unvorhergesehenerweise Geld, so half er sich unter Umständen dadurch, daß die an solchen Knöpfen durchgeschlagene Öse, soweit es ging, abgefeilt und so der Knopf notdürftig wieder in eine Münze zurückverwandelt und als solche verausgabt wurde.

Derart war also unser Geldwesen vor 40 und 50 Jahren beschaffen. Man hatte sich notgedrungen daran gewöhnt und sich damit abgefunden, wie man sich mit anderen unvermeidbaren Übeln, etwa mit Erdbeben oder Hagelschlag, eben auch abfinden muß. Nun aber dehnte seit der Gründung des Zollvereins und dem ersten Auftreten von Dampfeisenbahnen sich der Verkehr Deutschlands gewaltig aus, und es machte sich in allen Schichten der Bevölkerung die Sehnsucht immer lebhafter geltend, daß das Geld- und Bankwesen von Grund aus verbessert und zugleich für ganz Deutschland vereinheitlicht werde, Wünsche, die wir von dem Standpunkt unserer jetzigen wohlgeordneten Münz- und Geldgesetzgebung nur zu gut begreifen können. Und dennoch! Wenn unsere Vorfahren aus der Zeit vom 14. bis 18. Jahrhundert ihre eigenen Münzzustände mit denen

etwa des Jahres 1860 zu vergleichen in der Lage gewesen wären, so würden sie sich versucht gefühlt haben, die von 1860 fast für den Gipfel der Vollkommenheit anzusehen gegenüber den anarchischen, aller Beschreibung spottenden Erscheinungen, die das süddeutsche Münzwesen seit dem Ausgange des Mittelalters unausgesetzt gezeitigt hat. Allerdings, wenn bestehende Geldverbindlichkeiten in jenen Jahrhunderten nur allzu häufig nicht dazu kamen, ordnungsmäßig oder ohne Schaden für einen oder alle Beteiligten abgewickelt zu werden, so lag die Ursache nicht allein an dem Münzwesen, sondern noch an manchem anderen, vor allem an der staatlichen Zerfahrenheit des alten deutschen Reichs sowie an dem ungenügenden Rechtsschutz, und wenn es sich um Zahlungen in die Ferne handelte, kam dazu noch die Mangelhaftigkeit der mittelalterlichen Verkehrsmittel, die Unsicherheit der Landstraßen, das gegenseitige Sichabschließen der einzelnen Städte und Ländergebiete und überhaupt die ganze Richtung der damals allerorten üblichen prohibitiven Wirtschaftspolitik.

In der Hohenstaufenzeit war das Geldwesen in Schwaben folgendermaßen beschaffen. Große Zahlungen, namentlich bedeutendere Darlehen und Kaufschillinge von Gütern, die meisten Zahlungen, die an Auswärtige oder von solchen zu machen waren, wurden mit Vorliebe nicht in Münzgeld, sondern in Silber nach dem Gewichte festgesetzt und gemeiniglich auch so geleistet, und zwar in — gewogenen — »Mark Silbers«, jede gleich 16 Lot oder $^1/_2$ Gewichtspfund, oder in heutigem Gewicht 233 bis 235 g. Das Zurückgehen auf diese veraltete und überaus unbequeme Zahlungsweise, deren sich bekanntlich schon die Patriarchen des alten Testaments bedienten, war der Bevölkerung Süddeutschlands durch die immer mißlicher gewordenen Münzzustände eigentlich aufgenötigt worden, indem man sich dadurch gegen die vielen Verluste zu schützen suchte, die aus den häufigen Münzverrufungen und aus den ebenfalls nicht seltenen Verringerungen des Münzfußes herflossen, welche beide Maßregeln auf die fiskalische Ausbeutung des Geldverkehrs hinausliefen.

Wollte bei diesem Zuwägen von Rohsilber der Zahlungsempfänger gegen Übervorteilung und Irrtümer einigermaßen sicher gehen, so war es unerläßlich, sich der Mitwirkung von speziell auf diese Art der Technik eingelernten, obrigkeitlich beeidigten und mit den erforderlichen Vorrichtungen versehenen Personen zu bedienen. Vor allem für das Prüfen des Silbers auf seine Feinheit und dann auch für das Wägen selbst; denn der Besitz einer Gold- und Silberwage war etwas seltenes und vielfach (z. B. im Gebiete des Konstanzer Münzvereins von 1240) jedermann ausdrücklich verboten, mit Ausnahme der Münzmeister und obrigkeitlichen Geldwechsler. Solche sachverständige Persönlichkeiten und beeidigte Wäger gab es auf dem Lande gar nicht und selbst bei weitem nicht in allen Städten; man liebte es daher, beim Abschlusse von Verträgen eine Bestimmung darüber einzuflechten, daß Wage und Gewicht irgend einer bestimmten, den Vertragschließenden passend gelegenen Stadt benutzt werden solle. Wenn nun nicht etwa beide Parteien und ebenso das zu zahlende Silber ohnehin an dem bestimmten Zahlungsort anwesend waren, so machte das mehrere Reisen und unter Umständen Geldtransporte über Land notwendig, und da namentlich die letzten in jenen Zeiten mit Gefahren verknüpft waren, so suchte man diesen nach Möglichkeit dadurch auszuweichen, daß als Erfüllungsort ein Platz gewählt wurde, wo entweder der Schuldner selber eine Zahlung zu empfangen hatte, oder der Empfänger die zu erhaltende Summe alsbald in Zahlung weitergeben oder noch lieber vorher schon einem ihm gegenüber Forderungs-

berechtigten die Forderung an Zahlungsstatt abtreten konnte, ein Vorgang, der übrigens ebenfalls nicht ohne Weitläufigkeiten abzumachen war. Sollte für eine Zahlung Quittung ausgestellt werden, so bedurfte man dazu in der Regel noch der Beihilfe einer weiteren Person, meist eines Geistlichen oder Notars, da mit Ausnahme eines Teiles der Geistlichkeit damals fast niemand des Schreibens kundig war. Urkundspersonen bei Zahlungen beizuziehen, wurde wohl selten unterlassen, was öfters nicht ohne Kosten abging. Aus alledem geht hervor, daß ein Zahlungsgeschäft vor 6 oder 7 Jahrhunderten keineswegs eine einfach und rasch abzumachende Sache war. Der im Jahre 1338 verstorbene Graf Hugo III. von Montfort-Bregenz hatte in seinem Testament 94 Mark Silbers zur Verteilung an verschiedene oberschwäbische Klöster und andere fromme Anstalten ausgeworfen. Bloß um das Teilen dieses Geldes zu bewerkstelligen, wurde ein Bevollmächtigter damit zu dem Münzmeister Kitzi nach Lindau geschickt; das Geschäft nahm zwei Tage in Anspruch, obwohl die Wegstrecke ganz gering ist und es sich dabei nur um eine bloße Vorarbeit der späteren wirklichen Auszahlung handelte.

Geprägtes Geld, wirkliche Münze, hat es nun allerdings damals in Schwaben auch gegeben. Allein man bediente sich dessen vorwiegend im Kleinverkehr, auf Wochen- und Jahrmärkten, zum Bezahlen von Gilten und Grundabgaben, soweit die letzten nicht in Naturalien zu erfolgen hatten. Noch am Schlusse des 13. Jahrhunderts gab es in den einzelnen Gebieten Schwabens je bloß eine einzige gültige Münzsorte, nämlich silberne Pfennige. In Straßburg und in einigen Schweizerstädten wurden auch noch halbe Pfennige, sogenannte Hälblinge, geprägt; anderwärts in Schwaben, wenn man halbe oder Viertelpfennige brauchte, so zerschnitt man einen ganzen Pfennig in zwei oder vier gleiche Teile. Jene Pfennige waren als Kleinmünze an sich schon nicht gut geeignet, um darin große Summen zu zahlen; der Hauptgrund aber, weshalb man das zu vermeiden suchte, bestand darin, daß die Geltung jener Pfennige zeitlich wie örtlich beschränkt war; zeitlich beschränkt, insofern der betreffende Münzherr sie, meist nachdem sie nur kurze Zeit, oft nicht einmal ein Jahr im Umlaufe gewesen waren, zu verrufen, d. h. für nicht mehr gültig zu erklären pflegte und die gesamte Bevölkerung nötigte, sie mit schwerem Verluste gegen die neu ausgegebenen Münzen umzuwechseln, deren Silberwert manchmal sogar geringer war als derjenige der abgeschätzten. Ebenfalls aus überwiegenden Finanzgründen war die Geltung der Münzen örtlich beschränkt durch den sogenannten Münzbann. Nachdem die unter den Karolingern für das ganze Reich vorhanden gewesene Einheitlichkeit des Münzwesens längst in die Brüche gegangen war, hatte jede der vielen voneinander unabhängigen Münzstätten ihren eigenen abgegrenzten Bezirk, innerhalb dessen nur ihre Pfennige und keine anderen in Zahlung gegeben und genommen werden sollten, und zwar selbst dann nicht, wenn sie nach dem gleichen oder einem besseren Münzfuße wie die einheimischen hergestellt waren. Obrigkeitlich privilegierte Geldwechsler, in der Regel die Münzmeister selber, besorgten den Umtausch auswärtiger Münzen oder abgeschätzter einheimischer gegen die jeweilige gesetzliche Valuta. Das Aufgeld, das die Wechsler nahmen, und die mancherlei sonstigen Verluste, die mit dem damaligen Geldbesitz und Geldverkehre zusammenhingen, bildeten eine schwere Belastung der Besitzenden.

Die verschiedenen in Schwaben herrschenden Münzsysteme bedienten sich alle der gleichen Rechnungseinteilung: 12 Pfennig hießen ein Schilling und 240 Pfennigstücke oder 20 Schilling hießen ein Pfund Pfennig. Diese

Pfunde wurden also gezählt, nicht gewogen, denn die ursprüngliche Übereinstimmung zwischen gezähltem und gewogenem Pfund hatte längst aufgehört. Stücke von einem ganzen Pfund Pfennig wurden überhaupt nie ausgemünzt, Schillingstücke erst in etwas späterer Zeit. Mit einer Ausnahme waren alle schwäbischen Münzen der Hohenstaufenzeit nur einseitig geprägt, sogenannte Brakteaten; da sie nur aus fast papierdünnem Silberblech bestanden, zeigte sich das auf der Hauptseite erhabene Gepräge rückwärts ebenfalls, aber hohl und mit verkehrtem Bilde. Inschriften darauf sind selten und zuweilen nichtssagend. Die Münzen der Stadt Hall am Kocher hatten zweiseitiges Gepräge: auf der einen Seite das Bild einer flachen Hand, auf der anderen ein Ankerkreuz; die Urbesitzungen der württembergischen Grafen gehörtem u. a. auch zu dem Geltungsbereiche dieser Haller Pfennige, der sich in der Folge noch wesentlich ausdehnte. Sie waren ürigens die geringwertigsten unter den schwäbischen Pfennigen; nach dem Stande des Jahres 1300 enthielten 15 Hällerstücke zusammengenommen soviel Feinsilber wie ein heutiges Reichsmarkstück.

Wenn das 12. und 13. Jahrhundert die unbequemen Geldverhältnisse zu ertragen vermochten, so kommt wesentlich in Betracht, daß der Verkehr und vor allem der Geldverkehr jener Zeiten ganz geringfügig war; nun aber steigerte sich von dem Ende des 13. Jahrhunderts und dem Anfange des 14. an durch das Aufblühen der Städte, durch das stärker pulsierende wirtschaftliche Leben das Bedürfnis zur Anwendung von Geldmünze fort und fort, und so erfuhr das Geldwesen jetzt eine Reihe gründlicher Änderungen, die freilich nur zum Teil als Verbesserungen anzusehen sind. Dem bis dahin einzig vorhandenen Kleingelde, den Pfennigen oder Hällern, gesellten sich jetzt auch gröbere Silbermünzsorten hinzu, die der wachsende Verkehr aus Böhmen, Südtirol und Oberitalien in unsere Gegenden herführte. Davon waren die bemerkenswertesten die »Böhmischen«, wie man sie meist in Schwaben hieß (anderwärts war der Name »Groschen« gebräuchlicher), ferner die in Meran geschlagenen Etschkreuzer. Dagegen kamen die in Westdeutschland so verbreiteten französischen Turnosen östlich des Schwarzwaldes nur ganz selten vor. Von dem Ende des 14. Jahrhunderts an werden auch im Lande selbst ganze und halbe Schillingstücke, Plapparte usw. erzeugt. Noch in der ersten Hälfte jenes Jahrhunderts war es aus solchen Gründen möglich geworden, die überaus schwerfällige Zahlungsweise nach Gewichtsilber, die übrigens in einzelnen Teilen Niederschwabens schon früher nahezu aufgehört hatte, um so eher vollständig aufzugeben, als um dieselbe Zeit durch den Handel, durch Kriegsubsidien usw. aus Italien und anderen Ländern große Mengen von Goldmünzen nach Deutschland einströmten, wo bald auch selbst solche geprägt wurden, und sie dann mehr als ein Jahrhundert hindurch die Münze für den Großverkehr bildeten. Eine weitere Folge des wachsenden Verkehrs und der Vermehrung der Märkte war das Fallen der Schranken des Münzbanns; das massenhafte Eindringen auswärtiger Münzen machte es schließlich zur Unmöglichkeit, den Umwechslungszwang aufrechtzuhalten. Auch das periodische Inverruferklären aller umlaufenden Münze war nach und nach in Abgang gekommen, hauptsächlich durch die Bemühungen der in erster Linie dadurch geschädigten Bürger der größeren Städte.

Neben diesen Verbesserungen ging indessen anderseits eine wesentliche Verschlimmerung des seitherigen Zustandes einher; das unabhängige Nebeneinander von Münzherrschaften und deren immer mehr anwachsende Menge zogen eine fortdauernde Verwirrung und Unsicherheit des Münzwesens nach sich, da jene nach sehr verschiedenem und oftmals wechselndem Münzfuße

prägten und ihn teils offen, teils geheim ungescheut verschlechterten. Die gutgemeinten Münzvereinigungen und Münzverträge, die, um diesem Uebel zu steuern, zwischen wechselnden Gruppen von Landesherren und Reichsstädten je und je zustande kamen, vermochten es nicht an der Wurzel zu fassen, denn diese lag in letzter Linie in der Ohnmacht der Reichsgewalt und in der territorialen Zersplitterung, deren Beute Deutschland geworden war; an entsprechenden gesetzlichen Vorschriften und an scharfen Strafdrohungen gegen Übertreter fehlte es weniger als an Organen, die jenen Gesetzen zur Durchführung verholfen hätten.

Wenn auch ein großer Fortschritt darin lag, daß seit dem 14. Jahrhundert alle Geldverbindlichkeiten nicht mehr mit vorgewogenem Silber, sondern mit wirklichem Münzgeld erfüllt werden mußten, so war dabei immer noch die äußerste Vorsicht notwendig, sowohl gegenüber dem Gewichte der Münzen als gegenüber ihrem Feingehalte; besonders bei größeren Zahlungen unterließ man selten, einen Münzsachverständigen zuzuziehen sowie die einzelnen Goldstücke nachzuwägen. Immerhin war jetzt das Zahlungsgeschäft in einfachere, bequemere Bahnen gelenkt, wenigstens was das Zahlen zwischen Anwesenden betrifft, zumal da eben damals in Deutschland das altdeutsche Recht, das im Grunde genommen nahezu verkehrslose Zustände voraussetzte, durch das römische Recht verdrängt zu werden anfing, das ja eine bedeutend vorangeschrittenere Stufe wirtschaftlicher Entwickelung zur Unterlage hatte. Dagegen blieben Zahlungen in die Ferne, an Abwesende aus den vorhin angedeuteten Ursachen, bis an die Schwelle der Neuzeit eine schwierige, unsichere und kostspielige Sache.

(Schluß folgt.)

NACHRUF.

Wirklicher Geheimer Ober-Postrat Stille †.

Auf der herrlichen Paßhöhe des Mendel bei Bozen ist am 3. August der Wirkliche Geheime Ober-Postrat Stille von einem jähen Tode ereilt worden. Seit Jahren zog es ihn immer wieder nach dem paradiesischen Fleckchen Erde, wo er auch diesmal schon seit vier Wochen Leib und Seele erfrischt hatte. Rüstig und lebensfroh hat der fast Einundsechzigjährige in diesen heißen Sommertagen auf Bergwanderungen, die er sehr liebte, seine Kraft vielleicht überschätzt. Eine Herzlähmung setzte seinem Leben vorzeitig ein Ziel.

Karl Stille war am 8. November 1845 in Bovenden bei Göttingen als Sohn des königlich hannoverschen Amtsrentmeisters geboren. Er besuchte das Gymnasium in Göttingen und während zweier Semester auch die Universität daselbst. Am 14. November 1863, erst achtzehnjährig, trat er nach Ablegung der für den Eintritt in den hannoverschen Staatspostdienst vorgeschriebenen Aufnahmeprüfung beim Postamt in Hameln als Posteleve ein und war in den folgenden Jahren in Hannover, Lehrte, Harburg, Göttingen und Duderstadt beschäftigt. Im Jahre 1867, nachdem inzwischen das

hannoversche Postwesen auf Preußen übergegangen war, wurde er auf seinen Wunsch nach Coblenz versetzt, wo er im März 1868 die Postsekretärprüfung ablegte. Gleich darauf ging er nach Göttingen, um dort seiner Militärpflicht zu genügen, und wurde dann am 1. April 1869 dem Ober-Postdirektionsbezirk Cöln überwiesen. Während des Krieges 1870/71 begleitete er die Bahnposten Cöln–Frankfurt und Cöln–Verviers, und am 1. Mai 1872 wurde er als Postsekretär angestellt. Zum 1. August desselben Jahres erfolgte seine Versetzung nach Berlin ins Generalpostamt, wo er am 13. Juni 1874 die höhere Postverwaltungsprüfung ablegte. Am 1. Dezember 1876, im Alter von 31 Jahren, wurde er als Bezirkspostinspektor nach Erfurt versetzt, kehrte aber schon am 1. Oktober 1877 als Geheimer expedierender Sekretär ins Generalpostamt zurück und wurde als solcher im Jahre 1880 auf ein halbes Jahr nach Brüssel entsandt. Von 1882 ab war Stille im Personalbureau, dem er später so viele Jahre angehören sollte, tätig. 1883 ging er nach Cöln zur Vertretung eines Postrats und wurde dort am 1. Mai 1884 zum Postrat ernannt. Aber schon am 15. Mai 1884 wurde er ins Reichs-Postamt zurückberufen, um es bis zu seinem Tode nicht mehr zu verlassen. Am 15. September 1884 übernahm er die Vorsteherstelle im Bureau des Staatssekretärs, die er bis 1890 innehatte, nachdem er inzwischen am 19. März 1886 zum Ober-Postrat und ständigen Hilfsarbeiter und am 11. September 1889 zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat im Reichs-Postamt ernannt worden war. Am 27. März 1894 folgte seine Ernennung zum Geheimen Ober-Postrat und Weihnachten 1905 erhielt er den Charakter als Wirklicher Geheimer Ober-Postrat mit dem Range eines Rates erster Klasse. Seit 1890 war Stille mit einer kurzen Unterbrechung Referent für Personalsachen. Nebenamtlich leitete er mehrere Jahre hindurch die Redaktionsgeschäfte des Archiv für Post und Telegraphie, seit 1902 war er Kurator der Reichsdruckerei. Außer mehreren ausländischen Orden war ihm in Anerkennung seiner Verdienste schon 1899 der Rote Adlerorden zweiter Klasse mit Eichenlaub verliehen worden.

Ein reiches Leben ist mit dem Entschlafenen dahingegangen, reich an Arbeit und Erfolgen im Dienste seines Vaterlandes, reich aber auch an Liebe und Treue seinen Mitmenschen und Amtsgenossen gegenüber. Sein gerades Wesen, sein offener, freimütiger Charakter und sein gesunder, lebensfroher Humor haben ihm viele Freunde und die Achtung und herzliche Zuneigung auch derjenigen erworben, die unter seiner Leitung arbeiteten. Um so tiefer werden sie alle den unerwarteten Verlust empfinden, der auch der Reichspostverwaltung einen unermüdlich pflichtgetreuen Mann von reicher Erfahrung entrissen hat. So standen denn trauernd an der Gruft in Göttingen, seiner Heimat, wo der Verblichene, seinem oft geäußerten Wunsche gemäß, zur letzten Ruhe bestattet worden ist, neben der schwergeprüften Witwe zahlreiche Mitarbeiter, die das Andenken des Entschlafenen stets in Ehren halten werden. Er ruhe in Frieden!

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 17. BERLIN, SEPTEMBER. **1906.**

Die Aufhebung der Sonntagspaketbestellung im Reichs-Postgebiete.

In dem Kreise der Reformen und Neuerungen, welche die Reichs-Postverwaltung im Laufe der letzten Jahre eingeführt hat, haben die Bestrebungen, die Sonntagsruhe der im Post- und Telegraphenbetriebsdienste tätigen Beamten und Unterbeamten weiter auszudehnen, sowie die darauf hinzielenden Maßnahmen einen besonders breiten Raum eingenommen. Wenn auch die Postverwaltung den günstigen Einfluß, den die Sonntagsruhe auf das körperliche und geistige Wohl des Personals ausübt, nie verkannt, und wenn sie auch von jeher diesem Punkte ihr besonderes Augenmerk zugewendet hat, so scheiterten ihre Bestrebungen auf Erweiterung der Sonntagsruhe doch vielfach zunächst an Schwierigkeiten mannigfachster Art. Bei den Vorschriften über die Sonntagsruhe im Postdienste mußten nicht nur die posttechnischen Verhältnisse, sondern auch die religiösen, sozialpolitischen und volkswirtschaftlichen Rücksichten in Betracht gezogen werden. Außerdem aber stießen die Bestrebungen der Postverwaltung auf Einschränkung des Verkehrs an den Sonn- und Festtagen auf lebhaftesten Widerstand bei dem Handelsstande. Unter diesen Umständen war es für die Postverwaltung zunächst nicht möglich, auf dem Gebiete der Sonntagsruhe mit großzügigen Maßnahmen vorzugehen; sie konnte dies vielmehr nur langsam und schrittweise tun.

Im Jahre 1883 ergingen grundsätzliche Bestimmungen für eine allgemeine und gleichmäßige Durchführung der Sonntagsruhe. Der bis dahin zwischen dem Sonntag und dem gesetzlichen Feiertage gemachte Unterschied kam in Wegfall; bezüglich der Ausführung des Bestelldienstes wurde bestimmt, daß die Brief-, Geld- und Paketbestellung bis 1 Uhr mittags beendet sein und während des Hauptgottesdienstes ganz ruhen sollte. Auch hinsichtlich der übrigen Dienstzweige wurden nach und nach wesentliche Beschränkungen an Sonn- und Festtagen eingeführt.

Mit der Frage der Einschränkung des Dienstes an Sonn- und Festtagen hat sich auch der Reichstag wiederholt beschäftigt. Bereits im Jahre 1897 wurde bei der zweiten Lesung des Postetats von der Budgetkommission die Annahme folgender Resolution beantragt:

> »Der Reichstag wolle beschließen, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, veranlassen zu wollen, daß die Annahme und Bestellung gewöhnlicher Pakete von der Reichspost an Sonn- und Feiertagen, mit Ausnahme der Weihnachtszeit vom 18. bis 30. Dezember, auf Eilsendungen beschränkt werde.«

Diese Resolution fand zunächst in Handelskreisen lebhaften Widerspruch. Mehrere Handelskammern erklärten sich entschieden gegen weitere Einschränkung des Postpäckereidienstes an Sonn- und Festtagen und stützten sich hierbei auf folgende Gründe.

Regelmäßig gingen vielen kleinen Fabrikanten und Handwerkern gerade Samstags zahlreiche und besonders eilige Aufträge zu, die so schleunig ausgeführt werden müßten, daß die verlangten Sendungen Sonntag früh an ihrem Bestimmungsort ankämen. Ebenso gelangten außer dem Hause fertiggestellte, oft recht dringende Arbeiten in größerer Zahl Samstags zur Ablieferung und Versendung. Die Nichtbestellung all dieser Pakete an Sonn- und Feiertagen würde im geschäftlichen Leben eine empfindliche Störung verursachen und namentlich vom Mittelstand und den Handwerkern schwer empfunden werden. Von noch größerem Nachteile müsse die Annahme und Durchführung der Resolution für Geschäftsreisende sein, die oft in die Lage kämen, ihnen nachgesandte Warenmuster Sonntags zu erwarten; deren Nichteintreffen würde sie an den Vorbereitungen für die am nächsten Tage aufzunehmende Geschäftstätigkeit oder an der Weiterreise hindern, was gleichbedeutend mit dem Verlust eines ganzen Tages und außerdem mit hohen Unkosten verbunden wäre. Ferner dürfe nicht außer acht gelassen werden, daß bei Paketen, die einen weiten Weg zurückzulegen hätten, nicht immer mit Sicherheit im voraus berechnet werden könne, wann sie am Bestimmungsort eintreffen würden, weshalb die Bezeichnung als Eilsendung häufig unterlassen werden würde, selbst wenn der Gegenstand die Mehrkosten tragen könnte. Das Nichteintreffen oder nicht rechtzeitige Eintreffen dieser oft sehnsüchtig erwarteten Pakete würde sicherlich zahlreiche Mißstände im Gefolge haben, die in vielen Fällen den Inhalt zweck- und wertlos machen würden.

Unter diesen Umständen, und da auch die in der Angelegenheit um ihre Meinung befragten Ober-Postdirektionen sich, wie die Verhältnisse damals lagen, nicht für eine Einschränkung des Sonntagsdienstes im Paketverkehr auszusprechen vermochten, mußte die Postverwaltung zunächst davon absehen, mit irgendwelchen Maßnahmen auf diesem Gebiete vorzugehen.

Im nächsten Jahre, 1898, kam der Reichstag, wenn auch in etwas anderer Form, auf die Angelegenheit zurück und faßte von neuem eine Resolution, daß die Bestellung von Paketen an Sonn- und Feiertagen, mit Ausnahme der Weihnachtszeit, nur in den Vormittagsstunden stattfinden und bis 12 Uhr mittags beendet sein möge. Diesem Wunsche konnte von der Postverwaltung noch in demselben Jahre entsprochen werden.

Schließlich wurde vom Reichstag im Jahre 1905 folgende Resolution angenommen:

> »den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, die Sonntagsruhe für die Beamten der Reichs-Postverwaltung durch Einstellung des Geld-, Nachnahme-, Drucksachen- und Paketverkehrs an Sonn- und

Festtagen sowie durch Verkürzung der Schalterstunden für den Paketverkehr an den Vorabenden dieser Tage in erhöhtem Maße durchzuführen.«

Es leuchtet ein, daß die Postverwaltung, obwohl sie den vom Reichstage gegebenen Anregungen von Anfang an wohlwollend gegenüberstand, eine derartig einschneidende Forderung, deren Tragweite zunächst nicht zu übersehen war, nicht ohne weiteres allgemein und in ihrem ganzen Umfange erfüllen konnte.

Was vor allem die Einschränkung in der Bestellung der gewöhnlichen Pakete anlangt, so sprachen zunächst gegen eine Änderung des bestehenden Zustandes gewichtige Gründe. Es mußte befürchtet werden, daß an den Sonntagen usw. bei Aufhebung der Paketbestellung eine Überfüllung der Packkammerräume und an den Montagen bei der ersten Bestellung eine Überlastung der Paketbesteller eintreten würde, und daß auch sonst Unzuträglichkeiten für den Betriebsdienst sowie Nachteile für das Publikum, z. B. durch Unbrauchbarwerden von Paketen mit leicht verderblichem Inhalt, entstehen könnten. Daß die Postverwaltung die Bedenken schließlich doch zurückstellte, wurde ihr durch die inzwischen über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe ergangenen gesetzlichen Vorschriften erleichtert, durch welche die Beschäftigung von Handlungsgehilfen usw. an den Sonntagen erheblich eingeschränkt worden war. Unter dem Drucke der Gesetzgebung und der öffentlichen Meinung hatte die Sonntagsheiligung inzwischen weitere Fortschritte gemacht. Auch unter den Gewerbetreibenden hatten sich im Laufe der letzten Jahre die Ansichten geändert, indem mehr und mehr der Brauch Platz gegriffen hatte, die Geschäftstätigkeit an den Sonntagen einzustellen oder doch erheblich zu beschränken. Nicht nur Firmen und industrielle Unternehmungen von einiger Bedeutung halten jetzt an den Sonn- und Festtagen entweder ihre Geschäftsräume geschlossen oder erledigen nur die allerdringendsten Aufträge; auch der Kleinhandel ist an den Sonntagen immer mehr zurückgegangen, die Nahrungsmittel für den Sonn- und Feiertag werden auch vom kleinen Manne meist schon am Tage vorher beschafft. Weiter kam in Betracht, daß auch der Eisenbahngüterverkehr an Sonntagen für die Annahme, Ausgabe und Abfuhr von Stückgut seit einiger Zeit eingestellt worden war, und daß nur für wenige Stunden Eilsendungen angenommen und ausgegeben wurden.

Unter diesen Umständen beschloß die Reichs-Postverwaltung, zunächst in Berlin die Sonntagspaketbestellung, abgesehen vom Weihnachts-, Oster- und Pfingstverkehr und von den durch Eilboten zu bestellenden Paketen, versuchsweise aufzuheben. Die vorläufige Beschränkung dieser Maßnahme auf Berlin erklärt sich daraus, daß die Zentralverwaltung sich hier durch eigene Beobachtungen am leichtesten über die Verhältnisse unterrichten und sich von der Zweckmäßigkeit, ja Notwendigkeit des Wegfalls der Sonntagspaketbestellung überzeugen konnte. Von den rund 25000 kaufmännischen Firmen Berlins hatten sich nämlich bis zum Jahre 1905 nicht weniger als 5200 die Bestellung der Pakete an den Sonntagen verbeten. Für diese mußten rund 2500 Pakete sonntäglich von der Bestellung ausgesondert werden. Rund 500 Pakete wurden außerdem Sonntags von den Bestellern als unanbringlich wieder zum Postamte zurückgebracht. Aus dieser beschränkten Sonntagsbestellung ergaben sich Schwierigkeiten mannigfachster Art; der Dienstbetrieb wurde erschwert, die Sonntagsruhe auf den Straßen nur wenig gefördert, diejenige des Personals dagegen gar nicht. Dazu kam noch, daß die Bestellwagen nur mit halber Ladung abgelassen werden mußten, und daß trotzdem die Bestellung in den meisten

Revieren sich bis gegen 10 3/4 Uhr vorm. hinzog, so daß die Wagen sich während des Gottesdienstes auf der Straße befanden, die Besteller auch fast den ganzen Sonntagvormittag im Dienste waren.

Die hochbedeutsame Änderung trat vom Sonntage, den 18. Juni 1905, ab in Wirksamkeit. Die mit der neuen Maßnahme gemachten Erfahrungen waren in jeder Weise günstig und zufriedenstellend: das Publikum nahm die Aufhebung der Sonntagspaketbestellung ohne Widerspruch hin; Beschwerden wurden nur ganz vereinzelt erhoben, dienstliche Unzuträglichkeiten ergaben sich nirgends, insbesondere wickelte sich an den Montagen usw. die Paketbestellung glatt und ordnungsmäßig ab, während auf der anderen Seite der Wegfall der Sonntagspaketbestellung nicht nur die Sonntagsruhe der Beamten und Unterbeamten, sondern auch der Postillione beim Postfuhramt in der günstigsten Weise beeinflußte.

Nachdem sich in Berlin trotz seines Riesenverkehrs aus der Aufhebung der Sonntagspaketbestellung keinerlei Schwierigkeiten oder Unzuträglichkeiten ergeben hatten, konnte man in eine Prüfung der Frage eintreten, ob die Neuerung nunmehr ohne Bedenken auf das ganze Reichs-Postgebiet würde übertragen werden können. Zwar äußerten einige der in der Angelegenheit befragten Ober-Postdirektionen Bedenken, indem sie schwerwiegende Nachteile für den Dienstbetrieb, lebhaften Widerspruch beim Publikum sowie einen Rückgang der Postpaketbeförderung infolge wachsenden Wettbewerbes des Eisenbahn-Expreßgutverkehrs u. a. m. befürchteten; die weitaus größere Zahl der Ober-Postdirektionen sprach sich indes warm für die Neuerung aus.

Die Postverwaltung trug daher keine Bedenken, die Sonntagspaketbestellung im ganzen Reichs-Postgebiet aufzuheben, um so mehr, als sich ähnliche Verhältnisse und Schwierigkeiten, wie sie in Berlin vor Aufhebung der Paketbestellung an den Sonntagen bestanden, auch an anderen größeren Orten gezeigt hatten, vor allem aber, weil die angestellten Ermittelungen ergaben, daß auch die Kaufmannschaft und Handelswelt der Neuerung im allgemeinen ohne Widerspruch begegnen würden. Endlich verschloß sich die Postverwaltung auch nicht der Erkenntnis, daß die in der ersten Zeit vielleicht hier und dort entstehenden Schwierigkeiten und Weiterungen in dem Maße schwinden oder doch wenigstens abnehmen würden, als das Publikum sich an die neuen Verhältnisse gewöhnen würde.

Unterm 17. Dezember 1905 erging demgemäß an sämtliche Ober-Postdirektionen die Verfügung, daß vom Februar 1906 ab bei sämtlichen Postanstalten — abgesehen vom Weihnachts-, Oster- und Pfingstverkehr und von den durch Eilboten zu bestellenden Paketen — an den Sonntagen und denjenigen Feiertagen, an denen der Schalterdienst beschränkt ist, eine Paketbestellung nicht mehr stattzufinden habe. Für Feiertage, die auf einen Samstag oder einen Montag fallen, wurde den Ober-Postdirektionen überlassen, je nach der Bedeutung des Feiertags für den betreffenden Ort selbständig zu bestimmen, ob die Paketbestellung am Feiertag oder an dem nachfolgenden oder voraufgehenden Sonntage zu ruhen habe.

Nach den bis jetzt gesammelten Erfahrungen ist durch die allgemeine Aufhebung der Sonntags-Paketbestellung die Sonntagsruhe des Personals überall gefördert worden und hat sich teilweise wesentlich verbessern lassen. Da die Bestellung der Pakete und die damit verbundenen Dienstgeschäfte zum weitaus größten Teile in den Händen von Unterbeamten ruhen, so mußte die durch die Neuerung erzielte Erweiterung der Sonntagsruhe in erster Linie diesen zugute kommen. Bei vielen Postämtern ist es sogar gelungen, die Unterbeamten über das vorgeschriebene Mindestmaß hinaus

in den Genuß weiterer, völlig dienstfreier Sonntage zu bringen. Immerhin ist die Maßnahme aber auch auf die Sonntagsruhe der Beamten vielfach nicht ohne Einfluß geblieben. So konnte das früher zur Abfertigung der Paketbesteller usw. verwendete Personal anderweit beschäftigt oder ganz vom Dienste befreit werden. Jedenfalls hat sich aber überall wenigstens eine günstigere Gestaltung, nämlich eine Erleichterung und teilweise auch eine Abkürzung des Sonntagsdienstes erreichen lassen.

Die gegen die Neuerung zunächst vorgebrachten Bedenken haben sich glücklicherweise als unbegründet erwiesen. Dienstliche Unzuträglichkeiten oder Schwierigkeiten haben sich, von wenigen und unwesentlichen Ausnahmen abgesehen, nirgends herausgestellt. Ungünstige Wahrnehmungen über den Verlust von Paketen durch Entwenden, Berauben usw. bei langer Lagerung in den Diensträumen über Sonntag sind nicht gemacht worden. Fälle, in denen Ersatz geleistet werden mußte, weil der Inhalt der Pakete durch das lange Lagern verdorben war, sind bisher nur zwei zur Sprache gebracht worden. Insbesondere hat die Aufbewahrung der Pakete über Sonntag keine Schwierigkeiten bereitet. Die Packkammerräume haben sich überall als ausreichend erwiesen sowohl zur übersichtlichen Lagerung der Sonntags zur Abholung bereit zu haltenden, als auch zur Aufbewahrung der Tags darauf zu bestellenden Pakete. In den wenigen Fällen, wo sich zunächst ein Raummangel ergab, lag dies weniger an der Zahl der sich über Sonntag ansammelnden Pakete, als daran, daß die Räumlichkeiten ohnehin bereits zu klein waren. An diesen wenigen Orten werden — soweit es nicht inzwischen bereits geschehen ist — die geplanten Erweiterungsbauten binnen kurzem Abhilfe schaffen.

Das Publikum hat sich überall rasch, leicht und ohne Widerspruch an die Neuerung gewöhnt, stellenweise sie sogar als eine die Heilighaltung des Sonntags bezweckende Anordnung mit lebhafter Zustimmung aufgenommen und begrüßt. Beschwerden oder Gesuche um Wiedereinführung der Sonntagspaketbestellung sind nur in ganz vereinzelten Fällen vorgekommen. Meist handelte es sich bei den Beschwerden um Personen, denen die Neuerung trotz der vorher ergangenen Veröffentlichung in den Zeitungen noch unbekannt geblieben war.

Die Aufhebung der Sonntagspaketbestellung ist aber auch von nicht zu unterschätzendem Einfluß auf den Dienstbetrieb gewesen. Zunächst hat sie in den Fällen, in denen den bestellenden Boten gleichzeitig die Abtragung der Pakete und der übrigen Postsendungen oblag, — bei vereinigten Bestellungen — bewirkt, daß die Briefbestellung erheblich beschleunigt, in kürzerer Zeit beendet werden, die Empfänger mithin früher in den Besitz ihrer Briefsendungen gelangen konnten. Das Publikum sucht sich den veränderten Verhältnissen und Bestelleinrichtungen insofern mehr und mehr anzupassen, als es bereits vielfach dazu übergegangen ist, Paketsendungen, vor allem solche mit verderblichem Inhalt oder solche besonders eiliger Natur, so zeitig aufzuliefern, daß die Sendungen am Bestimmungsorte noch am Samstag eingehen und zur Bestellung gelangen. Hierdurch ist zunächst einem Übelstand abgeholfen worden, der sich in besonderem Maße an den Vorabenden vor Sonn- und Festtagen geltend machte. In den Kreisen der Geschäftswelt bestand vielfach die Gewohnheit, die Postsendungen, insbesondere die Pakete, bis zum letzten Augenblicke zurückzuhalten und erst kurz vor Schalterschluß zur Post zu bringen. Alle Bemühungen der Postverwaltung, hierin Wandel zu schaffen, waren bisher mehr oder weniger vergeblich gewesen; selbst die Einwirkungen auf die Handelskammern hatten nicht den gewünschten Erfolg gehabt.

Hat das vom Publikum jetzt bei Auflieferung der Pakete beobachtete Verfahren nach dieser Richtung hin vielfach die notwendige und erwünschte Besserung gebracht, so ist es auf den Paketverkehr auch insofern von beachtenswertem Einflusse gewesen, als infolge der veränderten Auflieferung der Paketsendungen der Paketeingang an den Tagen vor Sonn- und Festtagen zu-, derjenige am Samstagabend und an den Sonn- und Festtagen dagegen nicht unerheblich abgenommen hat. Diese bemerkenswerte Verschiebung im Paketverkehre wird einerseits ein allzu großes Anhäufen der sich jetzt bis zum Montag ansammelnden Pakete verhindern, anderseits wird der Paketverkehr auf diese Weise an den Wochentagen in gleichmäßigere Bahnen gelenkt.

Wenn man auch bei der neuen Maßnahme von vornherein damit rechnete, daß das Publikum, insbesondere der Handelsstand, im allgemeinen keinen großen Wert mehr darauf legen werde, Sonntags in den Besitz seiner Pakete zu gelangen, so konnten doch immerhin Fälle eintreten, in denen es den Paketempfängern erwünscht sein müßte, die für sie eingegangenen Sendungen nicht erst am Montage, sondern bereits am Sonntage zu erhalten. Zwar gab hierzu die Möglichkeit, sich die Pakete durch Eilboten bestellen zu lassen, dem Publikum schon in ausreichender Weise ein Mittel an die Hand; da mit einer derartigen Zustellung indes besondere Kosten verbunden sind, so kam die Postverwaltung dem Publikum noch weiter entgegen, indem sie den Paketempfängern die Vergünstigung zugestand, ihre Pakete an den Sonn- und Festtagen auch ohne vorhergegangene Niederlegung einer Abholungserklärung bei den Schalterstellen abzufordern. Hierbei war freilich nicht vorauszusehen, in welchem Umfange von einer derartigen Abholung der Pakete Gebrauch gemacht werden würde, anderseits aber war zu befürchten, daß die Aushändigung der Pakete vielfach insofern auf Schwierigkeiten stoßen würde, als die sich zur Empfangnahme der Sendungen meldenden Personen sich oft nicht genügend würden ausweisen können. Wenn die Postverwaltung im Interesse des Publikums trotzdem diese Bedenken zurückstellte, so hat die Erfahrung gezeigt, daß sie recht daran getan hat. Denn die Zahl der an den Sonn- und Festtagen abgeholten Pakete hat nur in wenigen Bezirken, meist aber auch nur bei einigen größeren Postämtern, wesentlich zugenommen. Selbst bei diesen dürfte indes, wie es bereits anderwärts geschehen ist, die Zahl solcher Pakete allmählich abnehmen. Überhaupt handelte es sich im allgemeinen nur um die Abholung von Sendungen mit verderblichem Inhalt oder um Pakete, die ihrer Natur nach besonders eilig waren. Es ist übrigens, wenn auch nur vereinzelt, die Wahrnehmung gemacht worden, daß in solchen Fällen die Empfänger seitens der Absender schriftlich benachrichtigt wurden, damit die Aushändigung der Pakete noch am Sonntag erfolgen konnte. Die Abholer setzten sich in der Hauptsache aus Reisenden und einzelnen Privatleuten zusammen; die Geschäftswelt war unter den sogenannten Sonntagsabholern nicht vertreten.

Auch die Befürchtung, es möchte sich ein nennenswerter Ausfall an Bestellgebühren ergeben, hat sich bei der geringen Zahl der Abholungen als unbegründet erwiesen.

Als besonders erfreulich kann die Tatsache bezeichnet werden, daß sich aus der dem Publikum verstatteten Sonntagsabholung der Pakete dienstliche Unzuträglichkeiten im allgemeinen überhaupt nicht, oder doch nur vereinzelt und von unwesentlicher Art herausgestellt haben. Allerdings sind in einzelnen Fällen die Schalterstellen durch die oft aufs Geradewohl unternommenen Nachfragen nach etwa eingegangenen Paketen sowie durch

die Prüfung der Empfangsberechtigung der oft mit unzulänglichen Ausweispapieren versehenen abholenden Personen in unerwünschtem Maße belästigt worden. Auch war stellenweise das Heraussuchen der gewünschten Pakete aus den aufgestapelten Paketmassen umständlich und zeitraubend. Viele Postämter sind übrigens bereits dazu übergegangen, Pakete mit offenbar verderblichem Inhalte, wie Fleisch, Butter, Gemüse, Gebäck und Blumen von vornherein Sonntags von den übrigen Paketen getrennt zu legen, um sie sofort zur Verfügung der sich etwa einfindenden Abholer zu halten. Auf diese Weise wird ein langes Warten des Publikums auf das Heraussuchen der Pakete ferngehalten.

Ebensowenig wie die außergewöhnliche Abholung der Pakete weist die Eilpaketbestellung an den Sonntagen im allgemeinen eine wesentliche Steigerung auf. Jedenfalls hat auch sie nicht den vielfach befürchteten Umfang angenommen. An einigen Orten ist allerdings ein beträchtliches Anschwellen der Zahl der eingehenden Eilpakete beobachtet worden, so daß die ordnungsmäßige Zustellung der Eilsendungen besondere Maßnahmen, wie Einrichtung von Eilbestellfahrten, Einstellung von Aushelfern, Radfahrern nötig machte. Ernstliche Schwierigkeiten oder Unzuträglichkeiten haben sich indes hierbei nicht ergeben.

Besondere Erwähnung verdient noch die Paketbestellung an den Tagen nach Sonn- und Festtagen. Man war sich bei Einführung der Neuerung ohne weiteres im klaren darüber, daß eine ordnungsmäßige Zustellung der über Sonntag sich ansammelnden Paketmassen mit Hilfe der gewöhnlichen Bestelleinrichtungen nicht möglich sein würde. Die Ober-Postdirektionen waren deshalb angewiesen worden, der Paketbestellung an den Tagen nach Sonn- und Festtagen ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden und mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, daß die Paketbestellung an diesen Tagen sich überall ordnungsmäßig und innerhalb angemessener Zeitdauer abwickele. Tatsächlich hat sich dies auch überall erreichen lassen. Allerdings mußten fast überall, wenigstens bei der Mehrzahl der Postämter I, außergewöhnliche Vorkehrungen getroffen werden. So wurden die einzelnen Bestellreviere vermehrt, außergewöhnliche Bestellfahrten eingerichtet und den Bestellern Hilfskräfte beigegeben, die meist aus dem vorhandenen Personal entnommen werden konnten; die Einstellung besonderer Hilfskräfte gegen Bezahlung hat sich nur vereinzelt an besonders verkehrsreichen Tagen notwendig gemacht. An manchen Orten, an denen die Paket- und Geldbestellung vereinigt ist, werden, um die rechtzeitige Rückkehr der Paketbesteller zu sichern, die Wertsendungen an den Montagen usw. vormittags von den Briefträgern anstatt den Paketbestellern abgetragen, bei anderen Ämtern wieder hat man den Beginn der Paketbestellung zu diesem Zwecke an den Montagen auf einen früheren Zeitpunkt als an den übrigen Wochentagen festgesetzt. Auch ist in vereinzelten Fällen zur Vermeidung einer Überlastung der ersten Montagsbestellung dazu übergegangen worden, die mit den späteren Frühzügen gegen 7 oder 8 Uhr eingehenden Pakete, die an anderen Tagen noch in die Vormittagsbestellung übergingen, von dieser auszuschließen und der zweiten weniger belasteten Bestellung zu überweisen. Dabei ist zugleich im wirtschaftlichen Interesse eine angemessene Ausnutzung der Nachmittagsbestellfahrten erreicht worden.

Was das Verhältnis zu den Posthaltern anlangt, so müssen sich diese nach Artikel 20 der Postfuhrordnung während der Dauer des Vertrags eine Verminderung der Leistungen gefallen lassen, auch sind sie verpflichtet, die bei der Paketbestellung an den Montagen usw. erforderlichen Mehrleistungen zu den vertragsmäßigen Vergütungssätzen auszuführen.

Es durfte zwar angenommen werden, daß die Posthalter in der Regel für die Verringerung der Einnahme an den Sonntagen usw. in der Vergütung für die an den Montagen usw. mehr erforderlichen Bestellfahrten sowie in der Mehreinnahme für eine größere Zahl von Überstunden ausreichende Deckung finden würden, und daß an vielen Orten sich an den Sonntagen usw. Gelegenheit zu nutzbringender Verwendung der Gespanne im Lohnfuhrwerksbetriebe bieten werde, so daß aus der Änderung für die Posthalter eher ein Gewinn als ein Verlust zu erwarten sei. Dagegen durfte man sich doch nicht verhehlen, daß in einzelnen Fällen wiederum der Wegfall der Paketbestellfahrten an den Sonntagen usw. den Ertrag des Postfuhrgeschäfts namentlich dann nicht unerheblich schmälern könnte, wenn die Posthalter die Mehrleistungen an den Montagen usw. mit den von ihnen unterhaltenen Pferden und Postillionen nicht ausführen können, und Aushilfspferde und Hilfsanspänner für die vertragsmäßigen Vergütungen nicht zu erlangen sind.

Die Erwartung, daß die Vergütung für die an den Montagen usw. neu eingerichteten Bestellfahrten sowie die Mehreinnahme für Überstunden den Posthaltern einen angemessenen Ersatz und hinreichende Entschädigung für den Einnahmeausfall an den Sonntagen usw. bieten würde, ist zwar vielfach zutreffend gewesen; anderseits hat es sich aber gezeigt, daß der Wegfall der Sonntagspaketbestellung für manche Posthalter doch eine dauernde finanzielle Schädigung bedeutet, namentlich da, wo sich an den Sonntagen usw. wenig oder gar keine Gelegenheit zur nutzbringenden Verwendung der Gespanne im Lohnfuhrwerksbetriebe bietet. In der Praxis haben sich erhebliche Schwierigkeiten mit den Posthaltern bei der anderweitigen Festsetzung der Vergütungen meist nicht ergeben. Da, wo die Mindereinnahme nicht beträchtlich war, sind Klagen nicht erhoben worden. In anderen Fällen dagegen haben die Posthalter, und zwar meist diejenigen der größeren Orte, tatsächlich eine zum Teil recht erhebliche Einbuße in ihren Bezügen erlitten, so daß mehreren von ihnen Entschädigungen gezahlt werden mußten. Einzelne Posthalter haben die Aufhebung der Sonntagspaketbestellung freudig begrüßt, weil sie dadurch in die Lage versetzt wurden, auch ihren Pferden und Postillionen eine angemessene Sonntagsruhe gewähren zu können.

Der Gedanke liegt nahe, — tatsächlich sind auch vereinzelt dahinzielende Anträge gestellt worden — zur Erleichterung der Abholung von Paketen an den Sonntagen die Empfänger, die sich die Pakete an den Werktagen bestellen lassen, von dem Eintreffen der Sendungen, etwa wie bei den steuerpflichtigen Paketen, zu benachrichtigen oder wenigstens die Paketadressen Sonntags zu bestellen. Gegen ein derartiges Verfahren bestehen aber schwerwiegende Bedenken. Aus betriebstechnischen Gründen muß es, wenigstens bei den größeren Postämtern, zunächst als unausführbar bezeichnet werden, sämtliche Empfänger der am Sonntage früh vorliegenden Pakete so zeitig zu benachrichtigen, daß daraufhin die Abholung in der Mittagstunde erfolgen kann. Die Bestellung aller Paketadressen wäre außerdem eine ganz erhebliche Mehrbelastung des Briefbestellpersonals, zumal bei der Aushändigung der Paketadressen, abgesehen von den erforderlichen Bestellvermerken, einschränkende Bestimmungen zu beobachten sind. Die im Interesse der Sonntagsruhe notwendige Schnelligkeit der Briefbestellung würde so sehr beeinträchtigt werden, daß begründete Beschwerden des Publikums unausbleiblich wären. Ferner müßten die größten Betriebsschwierigkeiten mit unübersehbaren Folgen daraus entstehen, daß die Adressen zu den am Sonntage nicht abgeholten Paketen zum größten Teile am nächsten Tage beim Bestellgeschäfte nicht vorliegen würden, weil sie sich in den Händen der Empfänger befänden. Die Empfänger,

die vielfach kein Dienstpersonal zur Abholung der Pakete zur Verfügung haben, würden Schwierigkeiten haben, in den Besitz ihrer Pakete zu kommen; es würden unerwünschte Verzögerungen entstehen, wenn sie die Pakete am Montage statt bei der ersten, erst bei der zweiten Bestellfahrt erhielten.

Es käme auch noch in Frage, die Schwierigkeiten dadurch zu umgehen, daß die Benachrichtigung der Paketempfänger etwa durch besondere, vorgedruckte Karten oder dergl. erfolgte. Da aber jede einzelne Karte auf Grund der vorliegenden Paketadresse mit der Angabe des Empfängers und der Wohnung versehen werden müßte, so würde dies bei der beträchtlichen Zahl der Sendungen einen so großen Aufwand an Zeit erfordern, daß der Beginn der Briefbestellung verzögert würde; überdies wäre ein bedeutender Mehraufwand an Beamtenkräften erforderlich, während es darauf ankommt, den Sonntagsdienst zu vermindern.

Nach den bisher gemachten Erfahrungen hat sich die Aufhebung der Sonntagspaketbestellung in jeder Weise bewährt; der angestrebte Zweck, in gleicher Weise die äußere Heiligkeit des Sonntags zu fördern, wie dem Personal eine fühlbare Erleichterung seines Dienstes an Sonn- und Festtagen sowie eine ergiebigere Sonntagsruhe zu gewähren, ist erreicht worden. Die Postverwaltung wird indes auf dem einmal beschrittenen Wege noch weiter vorgehen. So ist z. B. vorerst in Berlin und Charlottenburg zur weiteren Förderung der Sonntagsruhe bereits seit Ende August 1905 auch die Annahme von Paketen an Sonn- und Feiertagen dergestalt eingeschränkt worden, daß nur bei den Bahnhofspostanstalten und bei einzelnen größeren, hierfür besonders günstig gelegenen Postämtern jedes Postbezirks eine Annahme von Paketen stattfindet, die übrigen Paketannahmestellen aber geschlossen bleiben. Die Auswahl der Ämter ist so getroffen worden, daß das Publikum keine zu großen Entfernungen zurückzulegen hat. An den Sonntagen vor Weihnachten, Ostern und Pfingsten können Pakete auch künftig bei allen Paketannahmeschaltern aufgeliefert werden. Ebenfalls seit Ende August 1905 werden bei sämtlichen Postanstalten von Berlin und Charlottenburg mit Paketannahme die Paketannahmeschalter an den Sonntagen auch im Sommer nur von 8 bis 9 Uhr vorm. (nicht mehr von 7 bis 9 Uhr vorm.) und 12 bis 1 Uhr nachm. offen gehalten. Ob und inwieweit eine derartige Einschränkung der Annahme von Paketen auch auf andere größere Orte auszudehnen sein wird, steht noch nicht fest. Dagegen wird sich voraussichtlich nach einer anderen Richtung hin noch eine dem Postpersonal des gesamten Reichs-Postgebiets zugute kommende Erleichterung des Sonntagsdienstes und Erweiterung der Sonntagsruhe einführen lassen. Wie bereits erwähnt, hatte der Reichstag in der bekannten Resolution u. a. auch die Einstellung der Geldbestellung an den Sonn- und Festtagen gewünscht. In welchem Umfange diesem Verlangen der Volksvertretung stattzugeben sein möchte, darüber schweben z. Z. noch Erwägungen. Nach der überaus günstigen Aufnahme, welche die Aufhebung der Paketbestellung an den Sonntagen in den Kreisen des Publikums gefunden hat, dürfte es indes kaum zu bezweifeln sein, daß auch der Einstellung oder wenigstens der Einschränkung des Geldverkehrs an den Sonn- und Festtagen sich wohl keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstellen werden. Das Betriebspersonal würde auch eine derartige Maßnahme jedenfalls nur freudig und dankbar begrüßen.

Ein neuer Rheinhafen.

Von Postpraktikant Roth in Crefeld.

Am 6. Juli 1906 ist der neu erbaute Crefelder Rheinhafen eingeweiht worden, nachdem bereits im November des vorigen Jahres die Betriebseröffnung sich in aller Stille vollzogen hatte. Zu der Einweihungsfeier war eine große Anzahl hervorragender Persönlichkeiten, u. a. der Minister der öffentlichen Arbeiten Exz. Breitenbach erschienen.

Crefeld genießt als Hauptsitz der deutschen Samt- und Seidenindustrie einen Weltruf und ist nicht mit Unrecht »das deutsche Lyon« genannt worden. Schon seit mehr als 150 Jahren ist diese Industrie die Haupterwerbsquelle seiner Einwohner gewesen; sie hat bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die Stadt zu großer Blüte gebracht, Crefeld ist die bedeutendste Stadt des linken Niederrheins geworden. Aber dieselbe Industrie, die Crefeld groß und berühmt gemacht hatte, sollte mit einem Male die Entwickelung der Stadt zum Stillstande bringen. Als in den achtziger Jahren der mechanische Webstuhl seinen Einzug hielt und seine erstaunliche Überlegenheit über den bis dahin im Gebrauche befindlichen Handstuhl aller Welt offenbarte, da drohte der Stadt eine schwere Notlage. Tausende von Arbeitskräften wurden mit einem Schlage überflüssig und mußten ihren Verdienst in anderen Erwerbszweigen suchen. Da Crefeld kein genügendes Arbeitsfeld mehr bot, waren viele und tüchtige Kräfte genötigt, sich außerhalb der Stadt zu betätigen. So kam es, daß die Bevölkerungszahl während zwei Jahrzehnte nicht zunahm. Aber die Krisis mußte überstanden werden. Die Stadt sah sich vor neue Aufgaben gestellt, und gegen Mitte der neunziger Jahre begann es sich in Crefeld auf vielen Gebieten gewerblicher Tätigkeit mächtig zu regen, mit dem Erfolge, daß die Lage der Seidenindustrie nicht mehr allein für den Stand des wirtschaftlichen Barometers maßgebend war. Die innere Erstarkung der Stadt schritt vorwärts und bekundete sich u. a. auch darin, daß der Brief- und Geldverkehr zunahm, daß die Verkehrsverbindungen, wenn auch langsam, besser wurden, und daß nicht zuletzt die Finanzverhältnisse eine gesunde und erfreuliche Entwickelung zeigten. In die Zeit dieser Erstarkung fiel der Gedanke, Crefelds Lage durch Verbesserung seiner Ab- und Zufuhrwege zu heben und dem Wirtschaftsleben eine dauernd sichere und breite Grundlage zu schaffen. Aus der Erwägung, daß die Wasserstraßen mächtige Förderer von Handel und Gewerbe sind, gewann der Plan eines Hafenbaus in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre immer festere Gestalt, um schließlich zur Verwirklichung gebracht zu werden.

Der erste Gedanke, für die Binnenstadt Crefeld, die einige Kilometer westlich vom Rheine liegt, eine Wasserstraße zu gewinnen, die mit dem Rheine zu verbinden wäre, reicht bis in die erste Hälfte des vorigen Jahrhunderts zurück. Aber erst in den siebziger Jahren, als das deutsche Wirtschaftsleben allenthalben einen mächtigen Aufschwung nahm, trat man der Ausführung des Gedankens näher. Man beabsichtigte, die Verkehrsverhältnisse der Stadt durch die Herstellung einer Wasserstraße zwischen Crefeld und dem Rheine im Anschluß an die Pläne für einen Rhein-Maas- und Rhein-Niers-Kanal zu verbessern und zu heben. Als indes im Jahre 1879 die holländische zweite Kammer den Gesetzentwurf über die Ausführung des Kanals, soweit holländisches Gebiet in Betracht kam, ablehnte, ließ auch Crefeld den Plan fallen, bis er im Jahre 1896 eine Neubelebung erhielt. Veranlaßt durch

eine Anregung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz v. Nasse, der gelegentlich darauf hingewiesen hatte, daß Crefeld nur durch Anschluß an den Rhein seine mißliche wirtschaftliche Lage verbessern könne, veröffentlichte im Jahre 1896 der Landesbauinspektor Baurat Marcks zwei Schriften »Der Krefelder Hafen« und »Rentiert sich der Hafen für Crefeld?«. Diese Schriften riefen eine lebhafte Erörterung in der Presse hervor und bewogen auch die städtische soziale Kommission, der Frage näherzutreten. In einer Stadtratssitzung wurde der Kommission eine Summe von 12 000 Mark für die weitere Bearbeitung der Sache zur Verfügung gestellt. Die Kommission schlug der Stadtverordnetenversammlung den Bau eines Industriehafens vor und beantragte die Ausarbeitung von Entwürfen. In der Sitzung vom 22. Dezember 1899 erhielt der von dem Regierungsbaumeister Hentrich in Münster (Westf.) vorgelegte Entwurf die Zustimmung. Gleichzeitig wurde mit 24 gegen 4 Stimmen der Bau des Hafens bei Linn zum Beschluß erhoben, und Hentrich zur weiteren Durcharbeitung der Entwürfe sowie zur Leitung der Bauausführung nach Crefeld berufen. Am 26. April 1901 bewilligte die Stadtverordnetenversammlung die Summe von 11 Millionen Mark für den Hafenbau nach den Hentrichschen Plänen. In den beiden folgenden Jahren wurden die Einzelentwürfe aufgestellt, landespolizeilich geprüft und Verhandlungen über den Grunderwerb gepflogen.

Die Ausführung der Erdarbeiten, die Befestigung der Hafenufer, der Bau der Ufermauer und der Drehbrückenpfeiler sowie die Gründung des Lagerhauses wurden der Firma Grün & Bilfinger in Mannheim übertragen. Am 14. Mai 1903 geschah der erste Spatenstich zum Hafenbau.

Zunächst erstreckten sich die Arbeiten auf die Verlegung des Hochwasserbetts des Rheines. Das auf dem linken Ufer dem Strome abgenommene Hochwasserbett mußte ihm auf der rechten Rheinseite durch Verlegung des alten Mündelheimer Deiches landeinwärts und durch Abgrabung des neuen Vorlandes wiedergegeben werden (Fig. 1). Ehe dies nicht geschehen war, durfte eine wesentliche Einengung am linken Ufer nicht erfolgen. Die Arbeiten des ersten Baujahrs beschränkten sich somit auf die Herstellung des neuen Mündelheimer Flügeldeichs und auf die Hochführung der Ufermauer und der Grundmauern des Lagerhauses bis zur Höhe von 4,5 m am Crefelder Pegel. Die Ufermauer erhielt eine Sohlenbreite von 5,5 m. Sie wurde bis zur Niedrigwasserlinie zwischen Spundwänden aus Betonschüttung unter Wasser hergestellt. Der weitere Aufbau geschah im Trocknen nach Auspumpen des Wassers aus der Baugrube; hierbei wurde gleichzeitig mit der Betonierung die Verblendung der Mauer mit Basaltsäulen, abwechselnd mit Basaltlavastreifen, ausgeführt.

Im folgenden Jahre konnten die Arbeiten, die während des Winters infolge Hochwassers sehr zu leiden gehabt hatten, in vollem Umfang aufgenommen werden. Der alte Mündelheimer Deich wurde beseitigt und das neue Deichvorland abgegraben. Die hier gewonnenen Erdmassen, rund 850 000 cbm, wurden teils mittels Trajektanlage nach dem linken Ufer gebracht, um hier in die aufzuhöhenden Plätze verfahren zu werden, teils am Mündelheimer Ufer von einem Schüttgerüst aus in Nachen gestürzt und den Band- und Spülelevatoren im Hafen zugeführt. Hand in Hand hiermit gingen die Erdarbeiten, die zur Herstellung des eigentlichen Hafenbeckens geleistet werden mußten. Insgesamt wurden 3 100 000 cbm in die Aufhöhungen gebracht, wobei Tagesleistungen bis zu 12 000 cbm erzielt wurden. Um diese bedeutenden Massen zu bewältigen, mußte während eines großen Teiles der Bauzeit in Tag- und Nachtschichten gearbeitet werden; 4 Trockenbagger und 2 Naßbagger waren auf der Baustelle tätig,

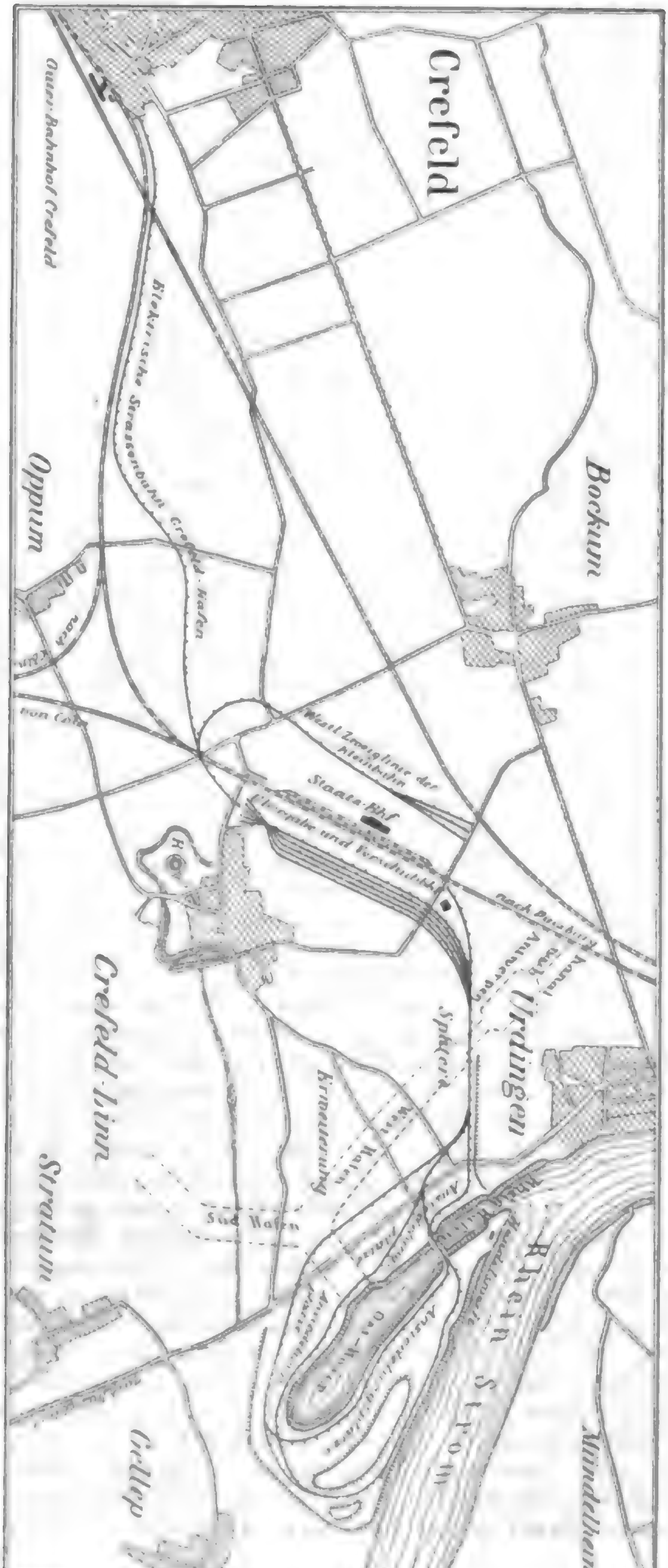

Crefeld
Bockum
Oppum
Ober-Bahnhof Crefeld
Staats-Bhf
Uerdingen
Crefeld-Linn
Stratum
Süd Hafen
Rhein Strom
Gellep
Mündelheim

Fig. 1.

zum Verbauen der Massen dienten 3 Elevatoren, 5 Dampfboote nebst den zugehörigen Nachen und 16 Lokomotiven mit etwa 340 Kippwagen. Gegen Ende des Jahres 1904 waren der größte Teil der Erdarbeiten, die Ufermauern und die Pfeiler der Drehbrücke fertiggestellt, das Tragwerk des Lagerhauses hochgeführt und die Befestigung der Hafenufer begonnen.

Das Jahr 1905 brachte wiederholt Hochwasser, so daß die Arbeiten zeitweise gänzlich eingestellt werden mußten. Auch die anhaltende Ungunst der Witterung ließ die Arbeiten nicht in dem erwünschten Maße fortschreiten. Dennoch gelang es, die Aufstellung des Tragwerkes und der Maschinenanlage der Drehbrücke, die am 1. September zum ersten Male gedreht werden konnte, zu vollenden. Ebenso wurden alle übrigen wichtigeren Kunstbauten, so die Kanal- und Straßenbauten, das Lagerhaus, die Krane, die ausgedehnten Gleis- und Bahnhofsanlagen, die Elektrizitäts- und Wasserleitungen fertiggestellt.

Die Schlußarbeiten, die für das Frühjahr 1906 noch blieben, konnten nur unter sehr ungünstigen Verhältnissen ausgeführt werden. Da die in den Abträgen gewonnenen Erdmassen bei weitem nicht den Bedarf an Schüttmassen deckten, so machte die Beschaffung der fehlenden Erdmassen große Schwierigkeiten. Mit Erlaubnis der Königl. Rheinstrombauverwaltung wurden die noch fehlenden Bodenmengen aus einem 7 km unterhalb des Hafenmundes liegenden alten Rheinarme bei Budberg durch Baggerung gewonnen, von wo sie den weiten Weg stromauf bis in den inneren Hafen gebracht werden mußten. Aber trotz aller Hindernisse gelang es, das große Werk nach zweiundeinhalbjähriger Bauzeit zur Vollendung zu bringen.

Der jetzt vollendete Hafenbau ist die Ausführung des ersten Teiles des von dem jetzigen Stadtbaurat Hentrich aufgestellten Entwurfs. Dieser Teil umfaßt die Anlage eines Außen- und Innenhafens am Rheine oberhalb von Ürdingen. Der Rheinhafen liegt im Gebiete des alten Städtchens Linn, das im Jahre 1901 in Crefeld eingemeindet worden ist. Das 1800 m lange Hafenbecken wird von einer dem Straßen- und Eisenbahnverkehre dienenden, elektrisch betriebenen Drehbrücke, deren zwei Öffnungen eine lichte Weite von je 28 m haben, überspannt und so in zwei Teile geteilt, den Außen- oder Rheinhafen und den Binnen- oder Osthafen. Die breite Hafeneinfahrt ist im flachen Winkel gegen den Strom gerichtet und sichert sowohl einzeln fahrenden Schiffen wie großen Schleppzügen bei jedem Wasserstand eine bequeme Einfahrt. Die Handelswerft des Hafens, die für den öffentlichen Lösch- und Ladeverkehr bestimmt ist, liegt am Eingange des Hafens zwischen dem Rheine und dem Rheinhafen. An der monumental ausgestalteten Spitze des Handelshafens erhebt sich als Wahrzeichen ein hoher eiserner Mast mit voller Takelung. Die Handelswerft wird zum Teil von einer 500 m langen senkrechten Kaimauer umschlossen, die zur Hälfte am offenen Rheine und zur Hälfte am Hafenbecken liegt. Entlang der Mauer liegen Doppelgleise der Hafenbahn, die an der Hafenspitze in einer Drehscheibe zusammenlaufen. Durch elektrisch betriebene Krane können die Güter unmittelbar vom Schiffe in das vierstöckige Lagerhaus geladen werden. Dieses hat eine nutzbare Fläche von 5700 qm, die sich auf den Keller, das Erdgeschoß und drei Obergeschosse verteilen. Das Erdgeschoß dient wesentlich der Güterabfertigung, während die übrigen Stockwerke für Lagerzwecke Verwendung finden; zwei elektrisch betriebene Aufzüge von je 2500 kg Tragfähigkeit verbinden die Stockwerke miteinander. Um Feuersicherheit zu erreichen, sind für den Bau von den Grundmauern bis zum Dachfirste hinauf lediglich Stein, Beton und Eisenbeton zur Anwendung gekommen. Die Übersichtlichkeit der Räume ist durch die Wahl großer,

des Rheines und der Schelde und die Watten längs der Nordseeküste. Auch würde der Crefelder Rheinhafen zum Ausfuhrhafen für die vom Kanale berührten und ihrer Erschließung harrenden ausgedehnten Kohlenfelder des linken Niederrheins werden. In dieser Hoffnung ist auch für eine spätere Erweiterung der Anlagen in weitestgehender Weise vorgesorgt worden. Die Handelswerft kann ohne jede Störung des Betriebs auf eine Länge von 2300 m erweitert werden. Für den Bau eines zweiten Hafenbeckens von 2100 m Länge, das sich bis an den Staatsbahnhof Crefeld-Linn erstrecken würde, ist der Grund und Boden schon jetzt erworben.

Die Feier der Einweihung des neuen Hafens entsprach vollauf der Bedeutung des soeben vollendeten Werkes. Am 6. Juli 12 Uhr mittags wurde der Festakt auf der Handelswerft in Gegenwart zahlreicher Gäste und einer vieltausendköpfigen Zuschauermenge durch eine Ansprache des Oberbürgermeisters Dr. Oehler eingeleitet, die in ein Hoch auf Seine Majestät den Kaiser als den Schirmherrn des deutschen Handels und Verkehrs ausklang. Die eigentliche Festrede hielt der Erbauer des Hafens, Beigeordneter, Baurat Hentrich. Er schilderte die Verhältnisse, die zu dem Hafenbaue Veranlassung gegeben hatten, und die großen Opfer, die Crefeld für das Unternehmen gebracht habe, und schloß nach einer allgemeinen Beschreibung der Anlage und nach herzlichen Dankesbezeugungen gegen alle, die dem Unternehmen Interesse betätigt und Förderung gebracht hatten, mit folgenden Worten: »Wir hoffen, daß recht bald auf diesem weiten Gelände neue Industrien und neuer Handel ihre Heimstätte aufschlagen mögen, daß eine neue blühende, gewerbfleißige Stadt hier aus dem Boden herauswachsen möge, die vielen tausend Händen dauernde und lohnende Beschäftigung gibt. Wir hoffen, daß dann das wirtschaftliche Leben der Stadt wieder gesunden und so kräftig aufblühen möge, wie es vor jener schweren Zeit war, von der ich vorhin sprach, und daß wirtschaftliche Rückschläge, wie sie damals Crefeld so hart getroffen, nicht mehr eintreten werden. Und wenn diese Hoffnungen sich erfüllen, dann kann Crefeld auch seinen Blick weiter schweifen lassen, insbesondere auch weiter nach Westen. Dort liegt das Ziel, das Crefeld nie aus dem Auge lassen darf und wird, dort liegt der große Seehafen von Antwerpen, wohin von hier aus eine große Welthandelsstraße, eine große Kanalverbindung geschaffen werden muß. Wenn diese zur Ausführung kommt, dann wird Crefeld nicht mehr, wie bisher, seitwärts der großen Verkehrsstraßen liegen, dann wird es einen Platz nicht nur an dem großen Rheinstrome besitzen, dann wird es vermehrte Lebenskraft aus der großen westöstlichen Wasserstraße erhalten, von der das erste Stück jetzt durch die preußische Kanalgesetzgebung gesichert ist. Hier drinnen im neuen Hafen und dort draußen auf dem Strome harrt unser eine große Anzahl von Schiffen der deutschen und internationalen Rheinflotte, mit Flaggen und Wimpeln geschmückt, um mit uns den heutigen Tag der Weihe des Hafens festlich zu begehen. Möge bald auch der Tag anbrechen, wo wir, fußend auf den Erfolgen unseres Hafenunternehmens, ein neues großes Unternehmen festlich eröffnen können, ich meine den Kanal vom Rheine zur Schelde und von Crefeld nach Antwerpen. Das sind die Hoffnungen Crefelds, das sind seine Aufgaben für die Zukunft. Möge über ihnen ein glücklicher Stern walten, auf daß sie glänzend in Erfüllung gehen! Diesem Wunsche bitte ich Sie hier feierlich Ausdruck zu geben mit dem Rufe: Unsere gute Stadt »Crefeld am Rhein« sie lebe hoch!«

Nachdem das Hoch verklungen war, nahm der Minister der öffentlichen Arbeiten, Exz. Breitenbach, das Wort zu einer Ansprache, aus der auszugsweise folgendes wiedergegeben sei:

»Meine hochverehrten Herren! Der Entschluß der Stadt Crefeld, ihre wirtschaftlichen Ziele weiter zu stecken und sich aus einer Binnenstadt zu einer Hafenstadt umzuwandeln, bedeutet eine so gewaltige Wendung in dem Entwickelungs- und Werdegange der Stadt, daß es wohl angezeigt ist, dieses Ereignis besonders aus dem Alltäglichen herauszuheben. Wir haben es eben von dem Herrn Vorredner gehört, daß die Erkenntnis der zu einseitigen Betonung der Interessen einer großen und früher blühenden Industrie gewisse Gefahren für die Entwickelung der Stadt in sich barg und bereits gezeigt hatte. Der Wunsch, die Grundlagen der Entwickelung Crefelds breiter zu gestalten, und die Tatsache, daß eine größere Anzahl von Rheinstädten gerade aus der unmittelbaren Verbindung mit der Wasserstraße ihre Blüte herleitet, gab Ihnen aus einer inneren Notwendigkeit den Gedanken ein, den Sie heute mit der Inbetriebnahme des Hafens verwirklicht haben. Die Königliche Staatsregierung ist mit lebhaftem Interesse dieser Entwickelung der Dinge gefolgt, hat sie nach ihren Kräften zu fördern gesucht und beglückwünscht Sie am heutigen Tage zum vollen Gelingen des Werkes. Eine große Last haben Sie auf sich genommen, um Ihre Zukunft zu sichern. Wenn sie Ihnen in der Zeit des Werdens und Wachsens, des Heranziehens des Verkehrs schwer erscheint, so vergegenwärtigen Sie sich, daß auch Rom nicht an einem Tage erbaut worden ist und doch zur Beherrscherin der Welt ward. Angesichts dieses Baues von Stein und Eisen, man könnte fast sagen einer modernen Zwingburg des Verkehrs, gebe ich dem Wunsche Ausdruck, daß Ihr opfervolles Beginnen für Crefeld, seine Bürgerschaft und seinen Handel nur reichen Segen bringen möge.« Die Rede schloß mit einem Hoch auf Seine Majestät den Kaiser.

Nach dem Absingen der Nationalhymne begab sich die Festgesellschaft zu dem bereit liegenden Festschiff »Elberfeld«, um eine kurze Fahrt den Rhein aufwärts zu unternehmen, vorüber an nicht weniger als 63 Schiffen und Kähnen, die in langgestreckter Reihe teils im Hafen, teils auf dem Rheine Aufstellung genommen hatten und mit ihren unzähligen Fahnen, Fähnlein und Wimpeln ein farbenprächtiges Bild boten.

Auch die Stadt Antwerpen hatte durch eine amtliche Vertretung ihre Glückwünsche zu der Feier übermitteln lassen. Möge dies eine gute Vorbedeutung dafür sein, daß in der Frage der Erbauung eines Rhein-Schelde-Kanals mit den Anfangs- und Endpunkten Crefeld und Antwerpen beide Städte Hand in Hand gehen werden.

Schwierigkeiten bei Umlegung der Telegraphenlinie bei Pangani.

Die Telegraphenlinie Daressalam–Bagamojo–Tanga — die sogenannte Nord-Telegraphenlinie von Deutsch-Ostafrika — war früher bei der Stadt Pangani, wo sie den ungefähr 400 m breiten Fluß gleichen Namens kreuzt, mit einem dreiadrigen Guttaperchaflußkabel (Type Nr. VII) durch den Strom hindurchgeführt.

Das Kabel hatte später aus nicht aufgeklärter Ursache einen Schaden erlitten, der allmählich zunahm, und mußte im Jahre 1900 ganz außer Betrieb gesetzt werden. Da sowohl die Instandsetzung des alten, als auch die Be-

schaffung usw. eines neuen Kabels längere Zeit in Anspruch genommen hätte, wurden zur schleunigen Wiederherstellung der telegraphischen Verbindung zunächst zwei je 2 mm starke Bronzedrähte über den Fluß gespannt und auf beiden Ufern an hohen Bäumen mit hakenförmigen Schraubenstützen befestigt. Die Spannweite betrug gegen 600 m. Auf der südlichen Seite stand der als Stützpunkt benutzte Baum auf einem 200 m vom Ufer entfernten Hügel von 50 m Höhe, so daß die Drahtleitungen auf der angrenzenden Stromhälfte an ihrer tiefsten Stelle über 20 m Abstand vom Wasserspiegel erhielten und den Schiffahrtsverkehr nicht hinderten. Auf der andern Seite dagegen näherten sich die Drähte, weil das nördliche Ufer ganz flach war, der Oberfläche des Wassers bis auf 5 m. Um eine Gefährdung der Telegraphenanlage durch Schiffsmaste oder dergl. zu verhindern, wurde durch Polizeiverordnung bestimmt, daß der Pangani nur auf der rechten — südlichen — Seite befahren werden dürfe. Gleichwohl wurden die Telegraphenleitungen in der Folgezeit einige Male zerrissen. Auch nahm infolge des lebhaft aufblühenden Plantagenbetriebs der Verkehr auf dem Flusse so erheblich zu, daß die Freigabe der gesperrten Nordseite für Flußfahrzeuge jeder Art, deren Maste eine Höhe bis zu 18 m erreichten, ins Auge gefaßt werden mußte.

Da die oberirdische Führung der Telegraphenlinie sich im übrigen bewährt hatte und wegen ihrer Übersichtlichkeit, der Leichtigkeit ihrer Unterhaltung sowie mit Rücksicht auf den wachsenden Sprechverkehr auf den Leitungen den Vorzug vor einer neuen Kabelanlage verdiente, wurde sie unter Aufstellung eines höheren Stützpunktes auf dem flachen nördlichen Ufer beibehalten.

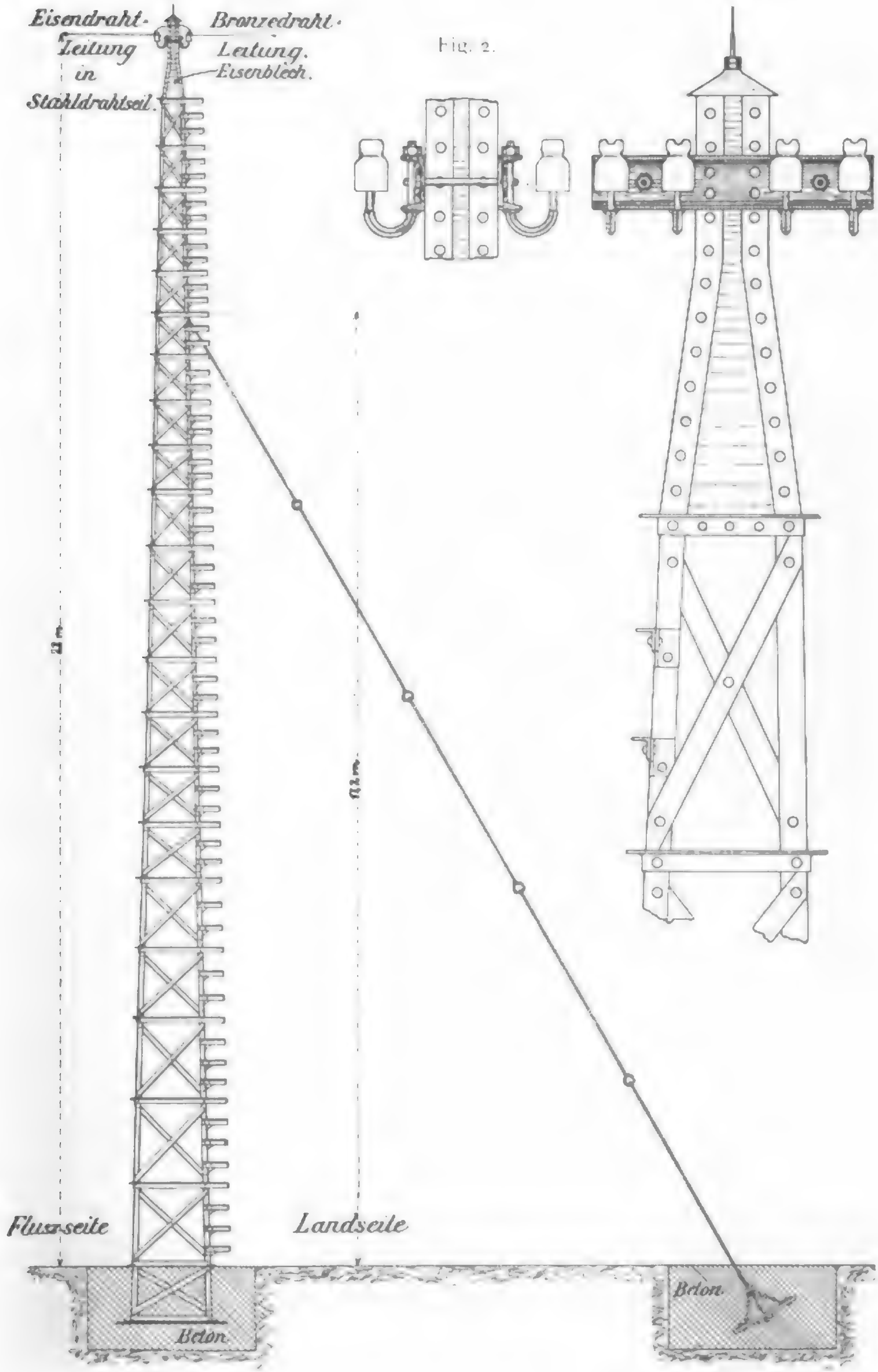
Zu diesem Zwecke wurde in Berlin ein eiserner Gittermast von 23 m Höhe angefertigt und im Jahre 1905 nach Pangani befördert. Der 3000 kg schwere, in drei Stücke zerlegt auf einen Reichspostdampfer verladene Mast mußte in Tanga, 40 km vor Pangani, gelandet und von da mittels eines Prahms, den ein Küstendampfer schleppte, nach seinem Bestimmungsorte gebracht werden. Eine direkte Beförderung war nicht möglich, weil Dampfer von größerem Tiefgange die der Mündung des Panganiflusses vorgelagerte Barre nicht passieren können, und die Löschung des Mastes auf offener Reede wegen des herrschenden heftigen Nordostmonsuns mit hohem Seegange zu gefährlich schien.

Der Gittermast (Fig. 1) ist unter Zugrundelegen eines in 22 m Höhe über dem Erdboden angreifenden einseitigen Drahtzugs von 1600 kg (d. h. des Maximalzugs von 4 Leitungen der am Schlusse beschriebenen Art), eines Winddrucks von 150 kg auf ein Quadratmeter senkrecht getroffener Fläche und der in 17,2 m Höhe wirksamen Gegenkraft eines Ankers aus Rundeisen berechnet. Er besteht in den Hauptteilen aus vier gleichschenkligen Winkeleisen, deren Abmessungen am Fußende $75 \times 75 \times 8$ mm betragen. Der äußere Umfang des Mastes verjüngt sich von unten bis oben von 1,50 m bis 0,40 m im Geviert.

Als Aufstellungsort wurde eine Stelle gewählt, die 200 m stromaufwärts von der bisherigen Überführung der Telegraphenlinie liegt. Die Aufstellung mußte zunächst hinausgeschoben werden, weil der in Pangani bereits eingetroffene Telegraphen-Baubeamte schleunigst nach dem Süden des Schutzgebiets abzureisen hatte, um die durch Aufständische zerstörten Linien nach Kilwa und Lindi wiederherzustellen. Sie konnte deshalb erst Ende Februar dieses Jahres stattfinden.

Die Arbeiten gestalteten sich wegen des Mangels an geübten Arbeitern und der Unmöglichkeit, die erforderlichen Stützhölzer usw. in hinreichender

Fig. 1. Fig. 2. Fig. 3.



Größe zu beschaffen, außerordentlich schwierig und nahmen längere Zeit in Anspruch, als unter heimischen Verhältnissen gebraucht worden wäre. Von Interesse ist namentlich die Art, in welcher das Anheben des Mastes erfolgte. Nachdem die drei Einzelteile aneinander gefügt waren, wurde über dem horizontal liegenden Maste ein aus zwei scherenartig verbundenen Baumstämmen bestehender Bock errichtet und mit Ketten gehörig verankert. Sodann wurde der Mast, soweit es der Stand des Bockes zuließ, mittels eines Flaschenzugs angehoben und mit Stützhölzern unterfangen. Von diesen hätte, da sie nicht lang genug waren, nach dem weiteren Abrücken des Bockes und weiterem Anheben des Gittermastes kein Gebrauch mehr gemacht werden können. Es wurden deshalb die Ketten für den Flaschenzug und das Verankern des Bockes doppelt genommen und noch zwei andere, in einfacher Weise schnell zusammengesetzte Flaschenzüge zum Ziehen angelegt. Ein gleichmäßiges Arbeiten aller drei Flaschenzüge, die im ganzen von 60 Arbeitern bedient wurden, war aber nicht zu erzielen, so daß der Mast heftig zu schwanken anfing. Das weitere Anheben wurde deshalb ganz langsam ausschließlich mit dem Hauptflaschenzug ausgeführt, der wegen seiner großen Übersetzung nur drei Mann zur Bedienung erforderte. Der zweite und dritte Flaschenzug folgten vorsichtig nach. Seitliches Ausweichen des Mastes wurde durch vier Drahtseile, Überschlagen nach der Richtung der Zugkraft durch einen auf der entgegengesetzten Seite angeschlossenen Flaschenzug verhindert, durch dessen allmähliches Nachgeben eine ruckweise Bewegung des Mastes verhindert wurde. Zu diesen weitgehenden Vorsichtsmaßregeln war der Baubeamte durch den Umstand mit veranlaßt worden, daß beim ersten Anziehen, als der Mast noch dauernd gestützt werden konnte, die zum Befestigen des Flaschenzugs verwandte Kette gerissen war, obwohl sie für eine viel größere Last hätte ausreichen müssen.

Die zahlreichen Arbeitskräfte waren nur durch Entgegenkommen der Zivilverwaltung zu erlangen, die Polizeisoldaten und Gefangene gestellt hatte.

Nach dem völligen Aufrichten wurde für Mast und Anker je ein 1,50 m tiefes Fundament von 3 m Umfang im Geviert aus Stampfbeton hergestellt und zur weiteren Sicherung an jeder Ecke des Mastes noch ein kürzerer Anker aus vier Eisendrähten angebracht. Schließlich wurde die ganze Anlage mit einem Drahtzaun umgeben.

Zur Überbrückung des Flusses sind in die Leitungen zwei Drahtseilchen eingeschaltet worden, die je aus einem 1,2 mm starken verzinkten Eisendraht und sechs mit diesem verseilten Stahldrähten von gleichem Durchmesser bestehen. Die Bruchfestigkeit eines Seilchens beträgt 1424 kg, die zulässige Beanspruchung 400 kg. Die beiden Leitungen endigen an Doppelglocken Nr. I, die mit U-förmigen Stützen an einem Querträger aus [-Eisen befestigt sind. Der Querträger ist mit dem Maste und einem gleichartigen, auf der andern Seite befindlichen Querträger für die Bronzedrahtleitungen verbunden, wie es die Fig. 2 in der Ansicht von vorn, die Fig. 3 von rechts gesehen darstellt.

Auf dem andern Flußufer ist für jede der beiden Leitungen eine eiserne Stange aus 8,5 m langem Mannesmannrohr aufgestellt. Der Abstand der Drähte beträgt jetzt am Nordufer 20 m und steigt von der Mitte des Flusses allmählich bis zu 30 m am Südufer an.

Die außerordentlichen Schwierigkeiten, mit denen die Arbeiten in Pangani verknüpft gewesen sind, werden voraussichtlich dazu führen, daß in den Kolonien, namentlich an Orten, für welche die Verhältnisse z. B. wegen

größerer Entfernung von der Küste noch viel ungünstiger liegen, hohe Gittermaste für die oberirdische Führung von Telegraphen- und Fernsprechleitungen über breite Stromläufe hinweg nicht mehr verwandt werden.

Über die zu gleichem Zwecke in Kamerun benutzten langen eisernen Stangen wird später eine Mitteilung gebracht werden.

Das Zahlen und die Zahlungsmittel in Schwaben im Wandel der Zeiten.

Von Postrat Dr. Gustav Schöttle in Tübingen.

(Schluß.)

Im Beginne der Regierung des Kaisers Karl V. waren die Goldgulden aus dem Verkehre Deutschlands nahezu ganz wieder verschwunden; das Silber wurde aufs neue zum alleinigen Währungmetall. Diesem Umstand und diesem Zeitraume verdankt das bis 1875 in Süddeutschland herrschend gewesene Währungs- und Geldrechnungssystem seine Entstehung, das System des in 60 Kreuzer eingeteilten Silberguldens. In dem letzten beabsichtigte man ursprünglich, als Ersatz des verschwindenden Goldguldens, eine diesem an Wert gleichkommende Silbermünze (Guldengroschen) zu schaffen, und man wurde sich jahrzehntelang nicht klar darüber, daß sich eine solche Wertgleichheit auf die Dauer unmöglich aufrechthalten lasse. Wenn wir von der nicht zur tatsächlichen Ausführung gelangten Eßlinger Reichsmünzordnung von 1524 absehen, so erfolgte die rechtliche Einführung des Silberguldens in den süddeutschen Verkehr durch einen Vertrag, den König Ferdinand I. in den Jahren 1534 und 1535 mit Bayern, Pfalz-Neuburg, Pfalz-Sulzbach, Salzburg und den Städten Ulm und Augsburg abschloß, und dem dann der größere Teil des übrigen Süddeutschlands beitrat. Was den Namen Gulden, als Bezeichnung einer Silbermünze, anbelangt, so ist er eine jener Ungereimtheiten, die sich der Sprachgebrauch je und je erlaubt, denn Gulden bedeutet golden. Die Kreuzer waren in Schwaben längst nichts Neues mehr; sie stammten ursprünglich aus Südtirol und hatten ihren Namen von dem Doppelkreuz, das auf ihnen abgebildet war. Das durch die Reichsmünzordnung von 1559 angeordnete Ausprägen silberner Guldenstücke wurde bald wieder, soweit es überhaupt begonnen hatte, für lange Zeit eingestellt; die Hauptmünze bildete — wenn wir von den vielen ausländischen Sorten absehen — bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts nicht der Gulden, sondern der nach dem Guldenfuß ausgeprägte Reichstaler; aber als Grundlage der Geldrechnung benutzte Süddeutschland vor- und nachher den Gulden zu 60 Kreuzer in Anbetracht der bequemen Teilbarkeit seiner Kreuzerzahl.

Die Gulden- und Kreuzerwährung entging ebensowenig dem Lose der allmählichen Münzverschlechterung wie die früheren Währungen: der Name der Münze blieb jedesmal der gleiche, der Wert und der innere Gehalt aber, den dieser Name zu bezeichnen bestimmt war, änderte sich fortwährend, und zwar meist zum schlimmeren. Ein Silbergulden von 1535 enthielt etwa $2^1/_2$ mal soviel Feinsilber als einer von 1837. Ihren Höhepunkt erreichte die Münzverschlechterung und die Verwirrung in den ersten Jahren des dreißigjährigen Krieges, der sogenannten Kipper- und Wipperzeit; es war da soweit ge-

kommen, daß fast kein anderes Geld mehr umlief, als weißgesottene oder versilberte Kupfermünzen, die Silbermünzen vorstellen sollten. 1623 ergriff man von seiten der Reichskreise zur Wiederherstellung einer vollwichtigen Währung energische Maßregeln, die wenigstens für einige Zeit die gröbsten Auswüchse beseitigten. Aber der Hauptübelstand blieb bis tief in das 19. Jahrhundert hinein, daß der gesamte Geldumlauf weitaus zum größten Teile aus bedeutend unterwertiger in- und ausländischer Kleinmünze bestand.

Unter den vielen Hunderten mit dem Münzrechte begabten Reichsständen hat es kaum einige und vielleicht überhaupt keine gegeben, die es nicht wenigstens das eine oder andere Mal mißbraucht hätten. Daß Preußen im siebenjährigen Kriege zu Münzverschlechterungen schritt, daß Österreich beinahe in jedem größeren, langdauernden Kriege, in den es verflochten war, zu dem nämlichen Mittel griff, sich Geld zu verschaffen, das geschah unter dem Zwange der bitteren Notwendigkeit, und um den Staat vor dem Untergange zu retten. Wenn aber nicht bloß kleine Herren, wie die Grafen von Montfort-Tettnang, sondern selbst Kurfürsten und Herzöge des 18. Jahrhunderts sich durch obrigkeitlich betriebenen Münzbetrug herabwürdigten, so taten sie es größtenteils nur zu dem Zwecke, ihrer Verschwendungssucht zu frönen. Die Magistrate und Bürgerschaften der Städte hatten in den Zeiten Rudolfs von Habsburg und Ludwigs des Bayern mannhaft und nicht ohne einigen Erfolg gegen das Unwesen im Münzbetrieb angekämpft; allein gegenüber dem immer lebhafter und ausgedehnter werdenden Geldverkehr erwiesen sich ihre Bemühungen mit der Zeit als vergeblich, und so zogen die meisten derjenigen Städte, denen ein Münzprägerecht zustand, vor, lieber an dem ungerechten Gewinne teilzunehmen, der dabei gemacht wurde, als selber bloß die Rolle der dadurch Ausgebeuteten zu spielen. Sie überschwemmten nun auch ihrerseits das umliegende Land mit geringhaltiger Kleinmünze, bis im Jahre 1704 der Schwäbische Kreis sich zu einem ungeahnt energischen Vorgehen aufraffte und den Kreismünzwardein Pfaffenhäuser samt hundert Mann württembergischer Grenadiere in die Bodenseegegend abschickte, um die dortigen »Heckenmünzen« zu zerstören. Es war übrigens nirgends erforderlich, Gewalt zu gebrauchen; die Städte Isny, Ravensburg und Buchhorn lieferten ihre Prägeeinrichtungen ohne Umstände aus. Dieser Vorgang hatte die wohltätige Wirkung, daß nunmehr sowohl diesen als den übrigen kleinen schwäbischen Reichsstädten (u. a. auch Rottweil) die Lust verging, sich durch Herstellung von schlechter Münze einen unrechtmäßigen Gewinn zu verschaffen.

Als die schlimmen Folgen der beschriebenen Münzzustände pflegen in den Geschichtswerken meist nur die dem Handel dadurch erwachsenden Schäden und Hemmnisse betont zu werden, allein die Sache verhält sich immerhin etwas anders: der Kaufmann war der Verhältnisse kundig, er wußte den Kopf meist aus der Schlinge zu ziehen und, wenn alles gut ablief, dabei noch sein Schäfchen zu scheren. Wer dagegen fast allein die ganze Zeche zu bezahlen hatte, das war der gemeine Mann, vor allem der Handwerker in den Städten. Auch der Bauersmann auf dem Lande gehörte zu den Benachteiligten, obwohl er unter Umständen gelegentlich auch Nutzen aus den Münzwirren ziehen konnte, namentlich wenn er seine Gilten und Grundzinsen in Geld zu erlegen hatte oder in Schulden stak, die er dann in der im Werte zurückgegangenen Münze bezahlen konnte. Für die Geriebenen und Skrupellosen boten die verwirrten Münzzustände fortwährend prächtige Gelegenheit, sich auf Unkosten des gemeinen Wesens oder der Unerfahrenen und Ehrlichen zu bereichern. Solchem Treiben

gegenüber waren bei der Schwäche der Reichsgewalt die Regierungen der kleineren Gebietsherrschaften und der Reichsstädte nahezu ohnmächtig. Denn was halfen die zahllosen obrigkeitlichen Gebote und Verbote, die man darum erließ, wenn die Staatsgewalt, von der sie ausgingen, schon bei den Stadtmauern oder den Markungsgrenzen aufhörte? Überhaupt erwies sich die Macht des Verkehrs meist stärker als alle obrigkeitlichen Verbote. Gar nicht selten verursachten diese sogar direkten Schaden, indem sie, wenn auch wohlgemeint, oft genug auf einer Verkennung der wirtschaftlichen Natur des Geldwesens und anderen Irrtümern beruhten.

Die über ganz Schwaben und Elsaß in Gemenglage hin und her zerstreuten österreichischen Städtchen und Herrschaften bildeten einen der hauptsächlichsten von den Kanälen, durch welche sich fremdländische Münzen über die schwäbischen Lande ergossen; für Württemberg kommt dabei in erster Linie in Betracht die in den Jahren 1381—89 durch Kauf an das Haus Habsburg gekommene Grafschaft Hohenberg mit den Städten Rottenburg, Horb und Oberndorf. Von 1410 bis 1454 befanden sich die beiden erstgenannten Städte im pfandschaftlichen Besitz einer Anzahl von Reichsstädten, und sie hatten während dieser Zeit (wie auch meistens vorher) dieselben Währungsverhältnisse, wie das benachbarte Württemberg und die ihm münzverbündeten niederschwäbischen Reichsstädte. Allein nachdem das Haus Österreich das Pfand wieder eingelöst hatte, und die Grafschaft Hohenberg 1482 an Sigmund von Österreich-Tirol gekommen war, gingen die Wege der beiderseitigen Regierungen, d. h. von Vorderösterreich und von Württemberg, in Münzfragen sowohl als in vielen anderen Dingen leider auf lange Zeit weit auseinander. Im 16. Jahrhundert galt im Hohenbergischen die sogenannte Rottenburger Fünferwährung, die bedeutend leichter war als die württembergische. Für die Untertanen von Vorderösterreich wie für die der benachbarten württembergischen und anderen Landesteile waren solche Verschiedenheiten gleicherweise unbequem, zumal die Landgebiete dergestalt ineinander verfilzt waren, daß von einem möglichsten Abschließen des gegenseitigen Verkehrs, an das vielleicht sonst gedacht worden wäre, schlechterdings keine Rede hätte sein können. Ein gewisser Grad von Übereinstimmung im Münzwesen kam in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zustande, indem Österreich dem in Schwaben, Bayern und Franken herrschend gewordenen 24-Guldenfuße für seine schwäbischen Vorlande beitrat, während es in seinen übrigen Erblanden einen um ein Fünftel schwereren Münzfuß anwandte. Soviele Unbequemlichkeiten die zerstreute Lage Vorderösterreichs in Verbindung mit der weiten Entfernung von der Hauptmasse des Staates für die vorderösterreichischen Untertanen mit sich brachte, so verschaffte sie ihnen je und je auch Vorteile; z. B. war es eben infolge dieser geographischen Lage und Zerteiltheit unmöglich, die Papiergeldwirtschaft, die — als notgedrungene Folge der französischen Revolutionskriege — über die anderen Teile der österreichischen Monarchie hereingebrochen war, auch in Vorderösterreich einzuführen, und damit blieben diesem die ungeheuren Verluste erspart, die der Zwangskurs der Bankozettel samt dem nachfolgenden Staatsbankerott über die anderen Österreicher verhängte.

Was nun Süddeutschland im ganzen anbelangt, so bahnte sich eine entschiedene Wendung zum besseren durch eine Münzübereinkunft an, welche im Jahre 1753 Österreich und Bayern miteinander abschlossen, und die später zur Folge hatte, daß ganz Süddeutschland, Bayern inbegriffen, nur einen und denselben Münzfuß, den 24-Guldenfuß, annahm, der sich nachher unbeabsichtigterweise in einen 24½-Guldenfuß umwandelte, weil, wie bereits erwähnt, die Kronentaler über ihren wahren Wert tarifiert

wurden. Die Umwälzungen der napoleonischen Zeit kosteten den Reichsstädten und zahlreichen anderen kleinen Gebietsherrschaften ihre Selbständigkeit, und damit ging die Zahl der Münzberechtigten auf ein etwas erträglicheres Maß zurück. Allein eine Einheitlichkeit kam im deutschen Geldwesen noch immer nicht zustande; das war gerade für Süddeutschland besonders lästig, da bei den Verkehrsverhältnissen des 19. Jahrhunderts sein Gebiet mit etwa 8—9 Millionen Einwohnern zu klein war für eine eigene Münzwährung. Diese umfaßte nämlich Bayern, Württemberg, Baden, Hohenzollern, Hessen-Darmstadt, Hessen-Homburg, Frankfurt, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Koburg und Teile von Schwarzburg-Rudolstadt. An Versuchen, zu reformieren, hat es nicht gefehlt. Zunächst ließen die süddeutschen Staaten selber Kronentaler und Sechsbätzner schlagen, gaben das jedoch in der Folge glücklicherweise wieder auf. Dem süddeutschen Geldrechnungssystem hatte seit uralten Zeiten die für den Kleinverkehr und für das Dividieren besonders bequeme Teilung mit 12 und 60 zugrunde gelegen; nun versuchte das Großherzogtum Baden in den Jahren 1828—30 die für den Großverkehr und für die Multiplikation hauptsächlich geeignete Dezimalteilung mit dem süddeutschen Münzfuße zu vereinigen und gab Stücke zu 10 Kreuzer und zu 100 Kreuzer aus. Indes der Versuch scheiterte, weil er nirgends Nachahmung fand. Übereinkünfte aus den Jahren 1837 und 1857 verbesserten das deutsche Münzwesen, soweit es unter den damaligen politischen Verhältnissen möglich war; es bildeten sich die Zustände heraus, die im Eingange dargestellt worden sind, und die dann in den Jahren 1871—76 nach der politischen Neugestaltung Deutschlands eine gründliche Neuordnung und Verbesserung erfuhren. An die Stelle der seitherigen Silberwährung mit Duodezimaleinteilung trat, wie wir alle wissen, die für den großen Weltverkehr besonders geeignete Goldwährung mit Dezimalrechnung, und die 6 verschiedenen Münzsysteme, die in Deutschland damals noch herrschten, wurden durch ein für das ganze Reich einheitliches ersetzt.

Das Verfahren bei Geldzahlungen war im Mittelalter, wie wir gesehen haben, recht umständlich und unsicher, am meisten, wenn es sich um Zahlungen nach entfernten Orten handelte. Heutzutage dagegen ist das alles eine außerordentlich einfache Sache, vorausgesetzt, daß die erforderlichen Geldmittel vorhanden sind, und für Zahlungen nach auswärts stehen uns unter Mitwirkung von Post, Telegraph oder Eisenbahn zahlreiche bequeme, billige und sichere Methoden zur Verfügung. Neben dem persönlichen Überbringen oder Abholen oder dem Übersenden der Barsumme hat man z. B., es mag sich um Zahlungen am Platze oder nach auswärts handeln, die Wahl, die Post (sei es auf gewöhnliche Postanweisung, sei es auf telegraphische) oder ein Bankhaus (durch einen Scheck) mit der Zahlung zu beauftragen, oder es zieht derjenige, dem das Geld zukommen soll, einen Wechsel, einen Postauftrag oder eine Postnachnahme auf den Zahlenden. Alle diese Arten der Begleichung, vor allem die Postanweisungen, sind erst dann recht zur Blüte gelangt, nachdem im Anfange der siebziger Jahre die deutschen Währungsverhältnisse ihre wünschenswerte Regelung erfahren hatten. Handelt es sich um Personen, die mit einem und demselben Bankhause, sei es unmittelbar, sei es mittelbar durch ein zweites, in sogenanntem Giroverkehre stehen, so können Zahlungen zwischen diesen durch ein bloßes Umschreiben im Kontobuche der Bank vor sich gehen; dem einen Kunden wird die Summe ab- und dem andern zugeschrieben. Das ist das einfachste und in seiner Art vollkommenste Mittel der Wertübertragung. Das Geld braucht dabei weder gezählt, noch überhaupt in

Bewegung gesetzt zu werden; es bleibt ruhig in der Kasse der Bank liegen. Insofern ist dieses Verfahren selbst der Postanweisung überlegen, da bei dieser das bare Geld mindestens zweimal hin- und hergezählt werden muß, nämlich vom Aufgeber gegenüber der Post und von dieser gegenüber dem Empfänger. Die Notwendigkeit, selbst stärkere Kassenvorräte halten zu müssen, fällt für die Teilnehmer am Giroverkehre weg, der weiter noch den Vorzug hat, darauf hinzuwirken, daß Geldverbindlichkeiten ordnungsmäßig und ohne Verzögerung abgewickelt werden.

In dem Maße, als der Giro- und Scheckverkehr sich verallgemeinert, steigern sich die Vorteile, welche die einzelnen Teilnehmer daraus ziehen. Der Reichsbankgiroverkehr umfaßt mit seiner Organisation alle größeren und verkehrsreicheren Städte Deutschlands, allein die Bedingungen sind derart, daß tatsächlich nur die großen Geschäfte daran teilnehmen. Die deutsche Reichsregierung verfolgte in den Jahren 1899 und 1900 die Absicht, mit der Vermittlung eines allgemeinen Scheck- und Giroverkehrs die Postanstalten zu betrauen, ähnlich wie dies in Österreich seit 1883 und in der Schweiz seit 1. Januar 1906 der Fall ist. Der Plan ist allerdings -- vorerst wenigstens — gescheitert, da Bundesrat und Reichstag sich nicht darüber einigen konnten, welche Gegenleistung das Publikum der Post für ihre Mühewaltung zu gewähren habe. Leider! Die Verwirklichung jenes Planes würde das Giro- und Schecksystem mit einem Schlage auch über die kleinen Orte ausgebreitet und den Mittelstand dafür gewonnen haben. Die Post überweist übrigens auch jetzt schon auf Verlangen eines Girokunden der Reichsbank die für ihn eingehenden Postanweisungen unmittelbar an jene Bank zur Gutschrift auf seinem Girokonto.

Wie alles auf der Welt seine Grenzen hat, so ist auch das Giroverfahren nicht unter allen Verhältnissen und Umständen mit Nutzen verwendbar; so zweckmäßig es auch ist, wo große Summen umgesetzt werden, so eignet es sich doch nicht für Geldumsätze, die in einer Masse kleiner Beträge bestehen. Wenn, wie es in England vorkommen soll, Hausfrauen mit dem Scheckbuch in der Hand ihre Wochenmarkteinkäufe machen und den Verkäufern vom Lande die kleinen Posten für Eier und Butter anstatt mit barem Gelde, mit einer Anweisung auf einen Bankier bezahlen, so bringt dies für beide Teile wohl kaum eine Bequemlichkeit, sondern unter Umständen eher das Gegenteil mit sich.

Nur noch einige Worte über verzögertes oder ganz ausbleibendes Zahlen. Dem Giroverkehre rühmt man u. a. nach, daß er in gewissem Grade ein Gegenmittel bilde wider das Borgunwesen, wider den schleppenden Geldeingang und überhaupt wider ungesunde Kreditverhältnisse. Eine Borgwirtschaft wird in England und Frankreich kaum angetroffen, während in Deutschland die Handels- und Geschäftswelt, die freilich selbst nicht ganz unschuldig daran ist, fortwährend bittere Klagen darüber erhebt. Böse Schuldner sind nun allerdings etwas Uraltes; schon im Mittelalter hat man, wenngleich oft genug vergeblich, sich gegen solche zu wehren gehabt. Das Wehren war gelegentlich sogar buchstäblich zu nehmen, wenn auch gottlob jene gesetzlosen Zeiten längst vorüber sind, da ein Gläubiger unter Umständen befürchten mußte, anstatt Zahlung zu erhalten, totgeschlagen zu werden, oder da die insgeheim aufgehetzten Volksmassen die ganze jüdische Bewohnerschaft einer Stadt samt ihren Schuldbriefen in der Synagoge verbrannten.

Daß aus Mangel an Mitteln oder an gutem Willen, aus bloßer Gleichgültigkeit oder aus hundert anderen Ursachen die gehörige Abwickelung von Zahlungsverbindlichkeiten unterbleibt oder auf Schwierigkeiten stößt, das

kommt und kam zu allen Zeiten vor; der Unterschied zwischen einst und jetzt liegt darin, daß wir heutzutage ein gehörig geregeltes, ordnungsmäßig wirkendes Mahn- und Zwangsvollstreckungsverfahren besitzen, während dies dem Mittelalter fehlte. Ein Gläubiger sah sich damals ganz besonders auf private Sicherungs- und Verstärkungsmittel hingewiesen, und wenn diese sowohl als der mangelhafte Rechtsschutz von seiten der Gerichte sich als wirkungslos erwiesen, ward nicht ungern zur Selbsthilfe gegriffen, vorausgesetzt, daß man sich Erfolg davon versprechen konnte.

Mit der Rechtspflege und der Vollstreckung war es nun allerdings in den Städten nicht ganz so schlimm bestellt wie auf dem Lande. In Eßlingen wird schon im Jahre 1241 eine städtische Rechtssatzung erwähnt, welche eine Strafe auf Nichteinhaltung der Zahlungstermine von Gilten und Zinsen festsetzt. Ravensburg drohte nach einem Ratsbeschlusse von 1385 denen, die, um der Giltzahlung aus dem Wege zu gehen, flüchtig werden, mit dem Verluste des Bürgerrechts und Zunftrechts.

Besonders nachdrücklich ging man vor, wenn es sich um Ansprüche der Stadtverwaltung selbst handelte. Wer vor alters in der Stadt Tübingen die gewöhnliche jährliche Vermögenssteuer auf St. Thomastag nicht erlegt hatte, war bei seinem Bürgereide verpflichtet, von da ab, ohne eine amtliche Aufforderung abzuwarten, Hausarrest einzuhalten, bis er bezahlt hatte, oder bis weiterer Bescheid der Obrigkeit erfolgte. Jeder, der in Rottweil alljährlich seine Steuern, Zinsen und Wachtgelder bis zum Andreastage nicht bezahlte, mußte nach einem Ratsbeschlusse von 1440 den zweifachen Betrag erlegen; da dies aber, wenigstens soweit Mittellosigkeit die Ursache war, die Bereinigung der Schuld nur noch mehr erschwerte, begnügte man sich, etwa seit dem Jahre 1500, die saumseligen Steuerpflichtigen vom achten Tage nach dem Einzugstag an in den Turm, Frauen in den »Käfig« zu legen.

Mit solchen scharfen Mitteln suchten die mittelalterlichen Obrigkeiten den Zahlungssinn ihrer Bürger und Untertanen wach zu erhalten. Die Normen mögen freilich von Haus aus großenteils mehr dazu bestimmt gewesen sein, durch bloße Drohung zu wirken, als durch tatsächliche Inanspruchnahme. Ihre fernere Anwendung war jedenfalls seit dem dreißigjährigen Kriege so gut wie unmöglich gemacht durch die allgemeine Verarmung und Entvölkerung, in die das Land gestürzt war. Wenn z. B. Ravensburg von da an seine alte Satzung immer noch hätte ausführen wollen, wonach jeder, der vier Wochen lang mit der Zahlung von Abgaben im Rückstande blieb, Bürgerrecht und Zunftrecht verlor oder aus der Stadt geschafft wurde, so wäre diese in jenen Zeiten binnen kurzem um ihre ganze Bürgerschaft gekommen.

Das Landrecht des Schwabenspiegels bestimmt in Art. 69, wer Grundzinsen nicht auf den bestimmten Tag erlege, müsse sie des nächsten Tages zwiefältig geben und so alle Tage ebensoviel mehr, bis die Schuld den Wert des Gutes erreiche; alsdann habe der Richter dieses dem Gläubiger zuzuschlagen. So schneidig diese und ähnliche an die bösen Zahler gerichtete Drohungen sich auf dem geduldigen Pergament ausnahmen, es wurde auch damals nicht ebenso heiß gegessen, wie gekocht ward. Es mag ja sein, daß von jener wenig menschenfreundlichen Rechtssatzung je und je wirklich Gebrauch gemacht wurde; handelte es sich dabei doch meist nur um die geplagten Zinsbauern und Hörigen. Je höher es indes in der sozialen Stufenleiter des Mittelalters hinaufging, desto mehr fand sich die Eigenschaft vertreten, welche die Gustel von Blasewitz dem Grafen Isolani nachrühmt, nämlich diejenige eines bösen Zahlers.

Infolgedessen war ein Forderungsberechtigter bestrebt, die Mangelhaftigkeit des gerichtlichen Schutzes durch private Vorkehrungen zu ergänzen. An solchen waren außer den noch in der Gegenwart gebräuchlichen Sicherungsmitteln, wie Pfandschaft, Bürgschaft, vertragsmäßige Vermögensstrafen, damals namentlich solche beliebt, die auf das religiöse Gefühl und auf den Ehrenpunkt zu wirken suchten, so die Erklärung des Schuldners, daß er im Falle des Vertragsbruchs exkommuniziert werden solle, ferner die eidliche Bekräftigung eines Versprechens von seiten des Schuldners oder der Bürgen, weiter vertragsmäßige Ehrenstrafen in der Form, daß der Schuldner für den Fall der Nichterfüllung den Gläubiger für berechtigt erklärte, ihn ungestraft öffentlich zu beschimpfen, ferner daß der Schuldner für den Fall der Nichterfüllung sein Leben oder bestimmte Gliedmaßen dem Gläubiger für verfallen oder sich selber für friedlos erklärte, endlich daß die Bürgen versprechen oder beschwören mußten, einen Vertragschließenden, falls er wortbrüchig werde, entweder mit Fehde heimzusuchen, oder dem anderen Partner gefänglich auszuliefern. Es braucht natürlich nicht ausdrücklich betont zu werden, daß in jenen rauflustigen Zeiten auch ohne eine derartige Abmachung aus mangelhaft erfüllten Vertragsverhältnissen ohnehin Fehden genug hervorgingen, zumal da eine erst durch den ewigen Landfrieden von 1495 aufgehobene Satzung jedermann ausdrücklich erlaubte, bei Rechtsverweigerung oder Ohnmacht des Gerichts, zwei dazumal ganz gewöhnlichen Vorkommnissen, denjenigen, der einem rechtmäßigen Anspruche nicht nachkam, durch Fehdeerhebung dazu zu nötigen.

Spezifisch mittelalterlich und außerordentlich häufig angewendet war weiter eine Art von vertragsmäßiger Schuldhaft, die man Geiselschaft, auch Einlager, Leistung, obstagium hieß. Der Schuldner oder seine Bürgen versprachen dabei, im Falle der Nichterfüllung sich als freiwillige Gefangene an einem bestimmten Orte, in der Regel einem Wirtshaus, auf eigene Kosten zehrend, so lange aufhalten zu wollen, bis die Bereinigung erfolgt sein werde, oder der Gläubiger auf Fortsetzung verzichte. Fast immer war ein Reitpferd mit vorgeschrieben, bei Vornehmeren auch noch Dienerschaft samt entsprechender Zahl weiterer Pferde. Stellvertretung war vielfach zugelassen; die Nichteinhaltung einer versprochenen Geiselschaft zog Ehrloserklärung nach sich mit all den gesellschaftlichen und rechtlichen Nachteilen, die das Mittelalter an diese knüpfte.

Einer Frau Margarethe v. Ow war im Jahre 1511 ihr Bruder Johann v. Neuneck mit einer Geldforderung im Rückstande geblieben, ein Herr Rudolf v. Ehingen war Bürge. Diesen ließ die Dame mit der folgenden Zuschrift zur Geiselschaft auffordern:

> »Ich ermahne Dich in Kraft Deiner Verschreibung, daß Du in den nächsten 8 Tagen nach dieser Mahnung wollest gen Tüwingen in des Stälzers Haus mit Deim selbst Leib und einem reisigen Pferd infahren und in Leistung ziehen, oder wo Du nit selbst leisten magst, einen reisigen Knecht mit einem leistbaren Pferd dahin an Dein Statt schicken und allda leisten etc., bis eine vollkommene Bezahlung beschehen ist.«

Diese Art von Zwangsmitteln pflegte bedeutenden Kostenaufwand zu verursachen, zumal da es Sitte war, einen Einlieger in seiner Herberge zu besuchen und ihm die Zeit vertreiben zu helfen, indem man auf dessen Kosten tüchtig mit ihm zechte. Das brachte natürlich einen in Zahlungsschwierigkeiten befindlichen Schuldner in seinen Vermögensverhältnissen noch mehr herunter, dem Gläubiger aber war damit ebensowenig gedient; darum

verbot die Reichspolizeiordnung von 1577 die Geiselschaft ganz. Einzelne Städte hatten das schon früher getan. Nicht unschlau war die Behörde von Ravensburg verfahren. Vor den Nachteilen, welche die Geiselschaft nach sich zog, wollte man zwar die Einheimischen möglichst bewahren; anderseits verzichteten die Ravensburger aber nicht gern auf die Einnahmen, die ihnen von auswärtigen »Einliegern« zuflossen. Deshalb wurde jeder dortige Bürger, der Bürge auf Geiselschaft würde, ermächtigt, diese in der Stadt selbst, im eigenen Hause, durch einen beliebigen Vertreter absitzen zu lassen, als welcher auch ein Knecht, Geselle, Anverwandter u. dgl. dienen konnte. Das ließ sich somit kostenlos abmachen.

Während die weltlichen Obrigkeiten ihre Untertanen mit scharfen Zwangsmaßregeln zu pünktlichen Steuerzahlern heranzubilden bemüht waren, suchte das Kloster Bebenhausen den gleichen Zweck mit milderen Mitteln zu erreichen. Es stellte nämlich denjenigen, die ihren Zahlungsverpflichtungen gegen die Abtei rechtzeitig nachkamen, Vorteile in Aussicht. So war es z. B. uraltes Herkommen zu Ofterdingen, wo jenes Kloster das anfallende Weinumgeld bezog, daß jeder Pflichtige, welcher bis zum Sonnenuntergange des Abrechnungstags das Umgeld vorschriftsmäßig entrichtet hatte, den dreizehnten Teil seiner Schuldigkeit gutgeschrieben oder zurückvergütet erhielt. Das ist eine Methode, die im kaufmännischen Verkehr in dem sogenannten Skonto noch fortlebt und dort als ein empfehlenswertes Gegenmittel gegen das Borgunwesen alle Beachtung verdient.

Werfen wir auf das Gesagte einen Blick zurück, so ist vor allem bemerkenswert, wie sehr alle diese Verhältnisse von den politischen Zuständen in Staat und Reich abhängig sind. Das öffentliche Geldwesen Deutschlands ist und war jederzeit das Spiegelbild der jeweiligen deutschen Verfassungsverhältnisse; erst nachdem diese vor wenigen Jahrzehnten in befriedigender Weise umgestaltet worden sind, ist auch das Münz- und Geldwesen nach jahrhundertelanger Verwirrung endlich auf einen befriedigenden Fuß gebracht worden. Wenn das im Mittelalter so umständliche und unbequeme Zahlungsverfahren sich im Laufe der Zeiten einfacher, bequemer und sicherer gestaltet hat, so hängt auch dies mit dem Staate und namentlich mit der Verbesserung des Verkehrswesens und der Rechtspflege zusammen; daß man sich die Befriedigung von Ansprüchen auf dem Wege der Selbsthilfe verschaffen muß, ist in unserem Rechte, im Gegensatze zum mittelalterlichen, nahezu gänzlich ausgeschlossen. Die Vereinheitlichung des bürgerlichen Rechtes und des Prozeßverfahrens, die beide ja ebenfalls Früchte der neugewonnenen Einheit Deutschlands sind, ist von nicht zu unterschätzendem, vorteilhaftem Einfluß auf den Geldverkehr; es ist zu erwarten, daß dieser letzte auch weiter noch durch das Reich wesentliche Förderung erfahren wird, u. a. dadurch, daß das Scheck- und Giroverfahren allgemeiner zugänglich gemacht und vielleicht in einer nicht fernen Zukunft durch die Postanstalten vermittelt werden wird. Freilich darf man an dieses moderne Zahlungssystem keine unerfüllbaren Erwartungen knüpfen; seine Wirkung besteht darin, tatsächlich vorhandene Werte auf die einfachste und sicherste Weise in die Hände derer zu übermitteln, in die man sie übermittelt wissen will, aber Geld aus dem Nichts hervorzuzaubern, das vermag keine Art von Zahlungssystem. Der Hecketaler, der immer wieder in die Börse seines Herrn zurückkehrt, so oft dieser ihn auch ausgeben mag, gehört der Märchenwelt und nicht dem wirklichen Leben an.

LITERATUR.

Das Reichsbeamtengesetz, erläutert von Perels und Dr. Spilling. 2. neubearbeitete Auflage, Berlin 1906, Ernst Siegfried Mittler & Sohn. 422 Seiten, Ladenpreis geb. 6 Mark.

Sechzehn Jahre sind seit der 1. Auflage dieses Kommentars verstrichen. Die 1. Auflage war längst vergriffen, und seit Jahren wurden die Verfasser von verschiedenen Seiten zu einer neuen Auflage gedrängt. Der am Weihnachts-Heiligabend 1903 unerwartet eingetretene Tod von Perels verzögerte die Vollendung der neuen Auflage. Diese war ein dringendes Bedürfnis geworden. Die Gesetzgebung hatte, namentlich auf dem Gebiete des Pensionswesens, einschneidende Änderungen erfahren und eine langjährige, zum Teil schwer zugängliche Judikatur harrte der Bearbeitung; denn der beste Kommentar versagt in der Praxis, wenn er einschlägige neuere Rechtsnormen und die neuere Rechtsprechung nicht enthält. Wie das Jahr 1904 auf dem Gebiete des preußischen Beamtenrechts — freilich nur für den Ausschnitt des Disziplinarrechts — den bedeutenden Kommentar von v. Rheinbaben brachte (Archiv f. P. u. T. 1905, S. 122 ff.), so ist zu Beginn des laufenden Jahres auf reichsrechtlichem Gebiet in dem vorliegenden Werke ein würdiges Gegenstück entstanden. Die 2. Auflage des Perels-Spillingschen Kommentars ist nicht nur der einzige Kommentar, der die bisherigen Normen des Reichsbeamtenrechts vollständig enthält, er ist auch besonders ausgezeichnet durch die umfassende Berücksichtigung der Judikatur auf dem Gebiete des Disziplinarrechts, die den Verfassern, dank ihrer hervorragenden amtlichen Stellung in den beiden größten Reichsverwaltungen — Marine und Post —, zu Gebote stand. Damit steht diese 2. Auflage an der Spitze aller Bearbeitungen des Reichsbeamtenrechts.

In äußerlicher Beziehung ist der Umfang des Buches stark vermehrt: 422 Seiten gegenüber 283 Seiten der 1. Auflage. Die typographische Ausstattung ist ganz erheblich verbessert worden und als vortrefflich zu bezeichnen. Die bewährte Hauptgliederung der 1. Auflage in drei Teile ist beibehalten: I. Kommentar; II. Abänderungsgesetze zum Reichsbeamtengesetze; III. Anlagen, enthaltend Gesetze und Verordnungen über einzelne Punkte und Materien des Reichsbeamtenrechts, z. B. die Witwen- und Waisenversorgung, Unfallfürsorgegesetzgebung, Verordnung über die Tagegelder usw. Rühmend hervorzuheben ist das Sachregister, das nur der Fachmann mit dieser Sorgfalt bearbeiten konnte, und dessen besondere Bedeutung für die praktische Brauchbarkeit des Kommentars nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Eine sehr erfreuliche Neuerung ist der hinter dem Kommentar erfolgte ununterbrochene Abdruck des Reichsbeamtengesetzes in seiner jetzigen Fassung, unter Kenntlichmachung der seit 1873 erfolgten Zusätze, Streichungen und Änderungen. Hierdurch wird das Aufschlagen des Gesetzes sehr erleichtert.

Was den eigentlichen Gesetzeskommentar angeht, so ist die alte bewährte Darstellungsart beibehalten. Sie sucht überall das Praktische und läßt nirgends das Wissenschaftliche vermissen. Sie verliert sich nicht in einzelne Streitfragen, ist knapp und großzügig zugleich. Sie berücksichtigt überall die grundsätzlichen Entscheidungen der Zentralinstanzen, auch soweit diese nicht veröffentlicht sind. Sie trägt Rechnung der äußeren Entwickelung des Reichs, und dies macht sich besonders in der Berücksichti-

gung der kolonialen Verhältnisse geltend; das Recht der Beamten in den Schutzgebieten und im sonstigen Ausland ist allenthalben ausgiebig berücksichtigt. Es sei auch auf die als Anlage IV (S. 324) abgedruckte Novelle zum Reichsbeamtengesetze vom 23. Mai 1903 hingewiesen, die eine lang empfundene Unbilligkeit ausgeglichen hat und, durch Zufügung eines einzigen Satzes zu § 51 des Reichsbeamtengesetzes, den Post- und Telegraphenbeamten im Auslande dieselben Vorzüge gewährleistet, welche § 51 den gesandtschaftlichen und konsularischen Beamten im Auslande gewährt.

In wissenschaftlicher Beziehung bietet das Beamtenrecht und damit auch das Reichsbeamtenrecht, das ja in wesentlichen Punkten mit dem preußischen Rechte übereinstimmt, eine Fülle interessanter Streitfragen, die der Kommentar knapp und lichtvoll berücksichtigt und kritisch beantwortet, auf die aber an dieser Stelle nicht eingegangen werden kann. An der Spitze dieser Streitfragen steht die Stellung der Reichs-Post- und Telegraphenbeamten zu der üblich gewordenen Einteilung aller Reichsbeamten in unmittelbare und mittelbare. Der Kommentar vertritt, wie schon in der 1. Auflage, mit Nachdruck den Standpunkt, daß auch die von den Landesregierungen angestellten Post- und Telegraphenbeamten unmittelbare Reichsbeamte seien, und in der 2. Auflage wird die gegenteilige Ansicht von Laband, der als erste Autorität auf dem Gebiete des Reichs-Staatsrechts Beachtung verdient, besonders bekämpft. Die Rechtsprechung ist geteilt. Die herrschende Meinung steht auf Labands Standpunkte. Es handelt sich kurz um die grundlegende Frage, ob entscheidend ist, von wem die Anstellung ausgeht — alsdann hat Laband recht —, oder ob der objektive Inhalt des Amtskreises die Rechtstellung bestimmt — dann ist dem Kommentar Recht zu geben. Diese letzte Auffassung erscheint großzügiger, daher sympathischer, und es ist zu erwarten, daß sie an Anhängern gewinnt.

Zum Begriffe der Dienstvergehen (§ 10 des Reichsbeamtengesetzes), dessen nähere Darlegung aus Beamtenkreisen wiederholt lebhaft begehrt worden ist, gibt der Kommentar wertvolle Ausführungen und Beispiele, wobei selbst die Frage, ob die Verweigerung des Grußes dem Vorgesetzten gegenüber ein Dienstvergehen bilde, — die in der Zeitschrift für mittlere Justizbeamte, 1904, S. 828, als besonders wichtig bezeichnet ist — unter Hinweis auf ein Erkenntnis des Disziplinarhofs vom 10. Dezember 1894 nicht unerörtert bleibt. In dieser unerquicklichen Materie sucht der Kommentar das praktisch Wichtige in knapper Form hervorzuheben, z. B. Trunkenheit in und außer dem Dienste, Spielen, Schuldenmachen, Nichtbefolgung von Anordnungen des Vorgesetzten, Agitation bei Wahlen usw. (vgl. auch die Besprechung von v. Rheinbabens Kommentar zu den preußischen Disziplinargesetzen, im Archiv f. P. u. T. 1905, Heft 4, S. 122 bis 123). Durchaus beizustimmen ist dem Kommentar (S. 40) auch darin, daß ein Beamter, der einen unsittlichen Lebenswandel seiner Ehefrau duldet, oder der seine etatsmäßige Anstellung durch die wissentlich falsche eidesstattliche Versicherung, daß er schuldenfrei sei, erschlichen hat, schwerster Disziplinarstrafe schuldig ist. Zweifelhaft und vom Kommentar wohl nicht beantwortet ist die Frage, ob Bestrafung auch dann verwirkt ist, wenn die Ehefrau vor ihrer Verheiratung mit dem Beamten einen diesem bekannten ärgerniserregenden Lebenswandel geführt hat, oder wenn der Beamte jene wissentlich falsche eidesstattliche Versicherung vor der Begründung des Beamtenverhältnisses abgegeben hat. Im ersten Beispiele wird eine Bestrafung des Beamten in der Regel erfolgen müssen, weil die Heirat mit einer derartigen Person den Beamten achtungsunwürdig macht (§ 10 des Reichsbeamtengesetzes). Bei der Vielgestaltigkeit der Lebens-

verhältnisse können jedoch die Beweggründe der Beamten derartig sein, daß eine Bestrafung nicht am Platze erscheint. Strengerer Beurteilung unterliegt das zweite Beispiel. Allerdings kann der Beamte, wie der Kommentar (Anm. II zu § 72) bemerkt, für Handlungen, die er vor der Begründung seiner Beamteneigenschaft begangen hat, disziplinarisch nicht bestraft werden. Aber die große Unwahrhaftigkeit, die in jener Handlung lag, wird dadurch, daß der Beamte dic eidesstattliche Versicherung dauernd gelten läßt und die Behörde in der Annahme der Richtigkeit jener Erklärung stillschweigend bestärkt, von dem Beamten dauernd weitergesponnen. Darin liegt ein Dienstvergehen, das deshalb nicht ungestraft bleiben kann, weil Treue, Gewissenhaftigkeit und Wahrhaftigkeit die ersten Beamtenpflichten sind (vgl. Archiv 1905, S. 124).

Aus dem Gebiete des formellen Disziplinarrechts sei hier lediglich auf die umfassenden Ausführungen zu § 78 des Reichsbeamtengesetzes hingewiesen, wo eine vielerörterte Streitfrage dahin beantwortet wird, daß der Disziplinarrichter an die positiven wie negativen Feststellungen des Strafrichters gebunden ist. Andere strittige Rechtsfragen sind im Archiv 1905, S. 125 ff. kritisch besprochen. Die dort vertretenen Ansichten entsprechen durchgehends denen des Kommentars.

Zum Schlusse noch ein Wort über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit der Beamten. Der Kommentar bemerkt (S. 46), daß jetzt die §§ 823 ff., besonders §§ 839, 841 des Bürgerlichen Gesetzbuchs maßgebend seien. Er hat hierbei das Verhältnis des Beamten nach außen, d. h. Dritten gegenüber im Auge. Die Haftung des Beamten dem Staate (Reiche) gegenüber ist eine Frage öffentlichen Rechtes, daher durch das Bürgerliche Gesetzbuch nicht geregelt. Hier entscheidet nach wie vor das öffentliche Recht der Einzelstaaten, für Preußen das Allgemeine Landrecht (Allgemeines Landrecht, Teil II, Titel 10 §§ 88 ff.). Die Frage, welches örtliche Recht hier maßgebend sei, ist in der Literatur so gut wie gar nicht erörtert. Die Praxis und auch der Kommentar nehmen an, daß das am dienstlichen Wohnsitze des Beamten geltende Recht entscheide. Hier ist in der Tat der Schwerpunkt und der »Sitz des Rechtsverhältnisses« zu suchen — um mit Savigny zu reden —. Nimmt man jedoch an, daß die Begründung des Beamtenverhältnisses auf einem einseitigen Staatsakt und nicht auf einem Vertrage beruht — der Kommentar (S. 5, 6) billigt die Vertragstheorie nur widerstrebend —, so könnte man auch dahin gelangen, dasjenige Recht als maßgebend zu bezeichnen, in dessen örtlicher Herrschaftszone die schadenbringende Handlung begangen ist. Folgt man anderseits der herrschenden Vertragstheorie, so könnte man hier wiederum die Ansicht vertreten, daß dasjenige Recht, unter dessen örtlicher Herrschaft das Beamtenverhältnis begründet worden, dauernd das Maß der Pflichten und der Verantwortlichkeit bestimme.

Doch genug der Streitfragen. Wo man wissenschaftlich verweilt, wachsen die Zweifel aus dem Boden. Die 1. Auflage des hier besprochenen Kommentars ist durch eine sechzehnjährige Erfahrung als vortrefflich erwiesen, und die 2. Auflage, die Fülle der gegenwärtigen Wissenschaft und Praxis in sich tragend, sichert ihm die Stellung eines standard work in der Literatur.

Dr. F. Scholz.

Post-Taschen-Atlas von Deutschland. Nach amtlichen Quellen bearbeitet und herausgegeben von Th. Pfuhl, Postsekretär. Im Selbstverlage, Berlin N.W. 5, Stephanstraße 39. Preis 3 Mark.

Von dem im Archiv für 1904 S. 160 besprochenen Werkchen ist innerhalb kurzer Zeit bereits die 3. Auflage erschienen, ein Beweis, daß die Herausgabe einem wirklichen Bedürfnis entsprochen hat. Der nach dem neusten Stande ergänzte Post-Taschen-Atlas besteht aus 24, das Reichs-Postgebiet sowie Bayern und Württemberg umfassenden Karten im Maßstabe von 1 : 800 000. Die nach dem Muster der amtlichen Postleitkarten hergestellten Karten enthalten sämtliche Postanstalten, sämtliche Eisenbahn- und Landpostkurse Deutschlands, die Landes-, Provinz-, und Ober-Postdirektionsbezirks-Grenzen. Der Sitz der Ober-Postdirektionen und Ober-Postämter ist durch roten Druck kenntlich gemacht. Die Klassenunterschiede der Postanstalten werden durch die Stärke des Druckes gekennzeichnet. Blaue Zahlen neben den Eisenbahnlinien geben die Fahrplannummern der Postleithefte oder des Reichskursbuchs an, rote Zahlen die Nummern der Bahnpostämter, denen die Beaufsichtigung des Dienstbetriebs vorwiegend übertragen ist. Die Ermittelung der genauen Lage der Postanstalten wird durch ein dem Atlas vorgeheftetes Ortsverzeichnis erleichtert. In diesem ist bei den Ortsnamen der Ober-Postdirektionsbezirk oder der Landesteil in amtlicher Abkürzung angegeben; dahinter befindet sich die Nummer der Karte und die Bezeichnung des Quadrats, in dem der Ort liegt. Das handliche Werkchen, dessen Karten trotz des kleinen Maßstabs klar und übersichtlich sind, stellt ein praktisches Hilfsmittel für den Abfertigungsdienst dar; der Beamte kann sich durch einen Blick auf die aufgeschlagene Karte über die Lage der Postanstalten an der zu bearbeitenden Kursstrecke rasch unterrichten.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 18. BERLIN, SEPTEMBER. **1906.**

Die neuen Militär-Pensionsgesetze.

Von Ober-Postsekretär Bliev ernicht in Berlin.

In der letztverflossenen Session des Reichstags sind die Reichsgesetze vom 31. Mai 1906 über die Pensionierung der Offiziere einschließlich Sanitätsoffiziere sowie über die Versorgung der Personen der Unterklassen des Reichsheers, der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen oder, wie sie allgemein kurz benannt werden, die neuen Militär-Pensionsgesetze, zur Verabschiedung gelangt. Hierdurch ist für die Angehörigen des Reichsheers, der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen ein bedeutendes Werk der Gesetzgebung zum gedeihlichen Abschlusse gebracht, das jahrelanger, mühevoller Arbeit im Schoße der verbündeten Regierungen und beider gesetzgebenden Körperschaften bedurft hat.

Bei der großen Wichtigkeit, welche die neuen Gesetze für die Beamtenschaft der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, insoweit sie sich aus früheren Offizieren und Personen der Unterklassen zusammensetzt, haben, und angesichts der Hoffnungen der Reichsbeamten, daß ihnen die Verbesserungen der neuen Militär-Pensionsgesetze in entsprechender Weise zugewendet werden, dürfte eine ausführlichere Besprechung der in diesen neuen Gesetzen enthaltenen wesentlichen Änderungen gegenüber den bisherigen Militär-Pensionsgesetzen am Platze sein.

I. Vorgeschichte der neuen Gesetze.

Die am 25. November 1904 eingebrachten Gesetzentwürfe gelangten infolge Schlusses der Session nicht mehr zur Verabschiedung. Im Interesse der Beschleunigung der Vorlagen wurden die Gesetzentwürfe in unveränderter Fassung dem Reichstag am 28. November 1905 wieder vorgelegt, jedoch unter Berücksichtigung derjenigen Änderungen, die bei der Beratung des Entwurfs vom November 1904 in der Kommission des Reichstags beschlossen worden waren und die vorläufige Zustimmung der Vertreter der verbündeten Regierungen gefunden hatten.

Begründung der Gesetzentwürfe.

Bei der Verschiedenheit der grundsätzlichen Vorbedingungen für die Versorgung der Offiziere (Pension nach der Dauer der Dienstzeit) und der Mannschaften (Versorgung nach Maßgabe der Erwerbsunfähigkeit) weichen die Begründungen hinsichtlich beider Versorgungsgruppen so wesentlich voneinander ab, daß sie zum besseren Verständnisse getrennt voneinander behandelt werden müssen.

Teil I.

Offiziere und Sanitätsoffiziere.

Wegen der großen Bedeutung, die ein den Anforderungen des Krieges unbedingt gewachsenes Offizierkorps für die Schlagfertigkeit der Armee hat, ist es unvermeidlich, daß viele Offiziere den Offizierstand in einem Lebensalter verlassen, in dem für andere Stände erst das Aufsteigen in die höher und besser besoldeten Stellen beginnt. Die besonderen Verhältnisse, unter denen sich das Offizierkorps befindet, zwingen jeden Offizier, seinen Beruf aufzugeben, sobald er nicht mehr unbedingt felddienstfähig ist. Die hieraus entspringende Unsicherheit des Berufs, die großen Opfer an persönlichen Interessen, die der Offizier der Tüchtigkeit der Armee zum Nutzen des Vaterlandes bringen muß, erheischen in immer dringlicherer Weise Maßregeln, daß die Offiziere eine ihren geleisteten Diensten entsprechende Versorgung erhalten und vor unverschuldeter Notlage bewahrt werden. Den Offizieren sind die Sanitätsoffiziere nach dieser Richtung hin wegen des Erfordernisses unbedingter Felddienstfähigkeit gleichzustellen. Der Gesetzentwurf schlägt deshalb vor:

a) die Höchstpension schon nach 35 statt bisher nach 40*) Dienstjahren zu gewähren;
b) als Anfangspension $^{20}/_{60}$ statt $^{15}/_{60}$ des Diensteinkommens festzusetzen;
c) die einschränkende Bestimmung, daß bei den höheren Dienstgraden das Diensteinkommen über 12000 Mark nur zur Hälfte pensionsfähig sein soll, nach dem Vorgange für Reichsbeamte (R. B. G. § 42 Nr. 6, veränderte Fassung vom 22. April 1905) wegfallen zu lassen;

*) Das neue Gesetz folgt dem Entwurfe nicht ganz; in den Stellen vom Regimentskommandeur einschließlich aufwärts steigt die Pension nach dem 30. Dienstjahre nur um $^{1}/_{120}$ mit jedem weiteren Dienstjahre (§ 6).

d) den als Beamte wieder angestellten pensionierten Offizieren ein auskömmliches Gesamteinkommen durch stufenweises Steigen des Gesamtdiensteinkommens, bis zu dem die Pension neben dem Zivildiensteinkommen weiter bezogen werden kann, zu sichern.

Endlich sieht der Entwurf Vorschriften über die Versorgung der zur Dienstleistung eingezogenen Heeresbeamten des Beurlaubtenstandes sowie der im Kriegsfall als Feldbeamte verwendeten oder im privatrechtlichen Verhältnisse beschäftigten Personen vor.

Teil II.

Personen der Unterklassen.

(Unteroffiziere und Gemeine.)

Die Friedensinvaliden haben eine nennenswerte Besserstellung seit dem grundlegenden Reichsgesetze vom 27. Juni 1871 nicht erfahren, obgleich seit jener Zeit die gesamte Lebenshaltung sich erheblich verteuert hat. Während früher als Bedingung für den Anspruch auf Pension in erster Linie »militärische Dienstunfähigkeit« gefordert wurde, und erst in zweiter Linie als Bedingung »Einschränkung der Erwerbsfähigkeit« hinzutrat, ist im Entwurfe vorgeschlagen, daß ein Anspruch auf Entschädigung (Rente) allein durch »Verminderung der Erwerbsfähigkeit« erwächst ohne Rücksicht darauf, ob die Erwerbsbeschränkung durch einen Unfall oder durch den militärischen Dienst hervorgerufen ist.

Bei der Abfindung sowohl der Friedens- als der Kriegsinvaliden sind die gleichen Pensionssätze zugrunde gelegt; die Entschädigung für »Schädigungen des Kriegsdienstes« erfolgt durch eine Kriegszulage. Durch die höhere Bemessung der Rente wird zugleich die Möglichkeit gegeben, den Zivilversorgungsschein als einen Teil der Entschädigung für Rentenberechtigte überhaupt fallen zu lassen. Die Verminderung der Zahl der gesetzlich auf Zivilversorgung angewiesenen Invaliden gereicht nicht nur diesen selbst infolge der geringen Konkurrenz zum Vorteile, sondern dient auch dem Interesse der Zivilbehörden. Nur für die Kapitulanten muß der Zivilversorgungsschein beibehalten werden; an Stelle des Scheines können sie aber auch eine Geldabfindung erlangen. Nichtkapitulanten kann durch Gewährung eines sogenannten »Anstellungsscheins« die Erlangung einer Unterkunft im Unterbeamtendienst erleichtert werden. Bei der Anstellung von Invaliden im Reichs- oder Staatsdienste ruhte die Pension bisher insoweit, als das Diensteinkommen ein bestimmtes Gesamteinkommen überstieg, während die im Kommunal- oder im Reichsbankdienst angestellten Invaliden ihre Pension unbeschränkt weiter bezogen. Der neue Gesetzentwurf beseitigt diese, als ein Unrecht empfundene ungleiche Behandlung und bestimmt für alle im Zivildienst angestellten Invaliden, daß ihnen die Rente **neben** dem Zivileinkommen mit den Beträgen über $^{20}/_{100}$ bis einschließlich $^{60}/_{100}$ der Vollrente belassen werde. Wegen des hohen Wertes der freiwilligen Krankenpflege für das Heer im Kriege und wegen des Bedürfnisses nach einer gesteigerten Beteiligung von geeigneten Kräften an der Tätigkeit der freiwilligen Krankenpflege auf dem Kriegsschauplatze sieht der Entwurf zugleich die gesetzliche Regelung der

Versorgung des Personals der freiwilligen Krankenpflege im Kriege vor.

Beiden Gesetzentwürfen gemeinsam ist die ausdrückliche Vorschrift, daß der den bereits pensionierten Offizieren und Mannschaften auf Grund der neuen Gesetze zu zahlende Gesamtbetrag an Pensions- oder Versorgungsgebührnissen nicht hinter demjenigen zurückbleiben darf, der ihnen nach den früheren Gesetzen zusteht.

Beratung der Gesetzentwürfe im Reichstage.

Bei der ersten Beratung der Gesetzentwürfe im Reichstag am 19. Januar 1906 wurden beide Entwürfe der Kommission für den Reichshaushalts-Etat zur Vorberatung überwiesen. Die Kommission erledigte die umfänglichen Arbeiten in zwei Lesungen mit größter Gründlichkeit und Beschleunigung. Der Kommissionsbericht, der eine Druckschrift von 252 Seiten nebst einem Anlagehefte von 212 Druckseiten darstellt, war bis zum 17. Mai 1906 fertiggestellt, so daß die zweite Beratung der Gesetzentwürfe im Plenum des Reichstags bereits am 21. Mai 1906 beginnen konnte. Der Berichterstatter leitete die Beratung im Plenum mit der Mitteilung ein, wie die Kommission einstimmig anerkannt habe, daß die Bestimmungen des Pensionsgesetzes vom Jahre 1871, das durch die Novellen der Jahre 1874, 1886, 1887, 1893 und durch Gesetz von 1901 in fast allen wesentlichen Punkten abgeändert worden ist, nach ihrem materiellen Inhalte den heutigen sozialen Verhältnissen und der Schlagfertigkeit des Heeres nicht in ausreichender Weise Rechnung trage, und daß daher die Kommission zu dem Entschlusse gekommen sei, die vorliegenden Entwürfe zu neuen Militär-Pensionsgesetzen dem hohen Hause zur Genehmigung zu empfehlen. Der Berichterstatter bezeichnete das neue Offizier-Pensionsgesetz als ein hervorragend soziales, aber auch als ein eminent nationales Werk. Sozialen Charakters, weil die Mehrausgaben infolge Erhöhung der Versorgungsgebührnisse für Offiziere und Mannschaften im Höchstbetrage 20 Millionen Mark pro Jahr betragen; nationalen Charakters, weil die neuen Entwürfe den Ansprüchen gerecht würden, die gestellt sind im Interesse der Schlagfertigkeit des Heeres; denn es könne billigerweise nicht geduldet werden, daß körperlich nicht mehr dienstfähige Offiziere länger an verantwortungsvollen Stellen in Amt und Würden stehen.

Die zweite Beratung der Entwürfe war am 22. Mai 1906 beendet; bei der dritten Beratung am folgenden Tage wurden beide Gesetzentwürfe unter Verzichtleistung auf Einzelberatung und Aufruf der einzelnen Paragraphen durch Gesamtabstimmung angenommen.

Hierauf sind beide Gesetze unterm 31. Mai 1906 Allerhöchst vollzogen, am 8. Juni 1906 durch das Reichs-Gesetzblatt Nr. 30 verkündet und mit dem 1. Juli 1906 in Kraft gesetzt worden.

Für die Hinterbliebenenversorgung sind die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen, abgesehen von den außer Kraft gesetzten Bestimmungen des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901, unverändert geblieben. Die Bezüge der Hinterbliebenen der Kriegsinvaliden sind erst durch Gesetz vom 31. Mai 1901 neu geregelt. Die Frage der Hinterbliebenenversorgung der Friedensinvaliden bleibt der Zukunft vorbehalten.

II. Zusammenstellung der in den neuen Militär-Pensionsgesetzen enthaltenen wesentlichen Änderungen gegenüber den bisherigen Militär-Pensionsgesetzen.

Gesetz über die Pensionierung der Offiziere.

(Vom 31. Mai 1906.)

Erster Teil. Reichsheer.

A. Offiziere des Friedensstandes.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
1. Nachträglich kann eine Pensionsgewährung nur stattfinden, wenn solche innerhalb 6 Jahre nach der Verabschiedung beantragt wird.	§ 2. Nach dem Ausscheiden kann ein Anspruch erhoben werden, wenn eine Dienstbeschädigung vorliegt, und zwar 1. bei Friedensdienstbeschädigungen bis zum Ablaufe von 2 Jahren; 2. bei Kriegsverwundungen ohne Zeitbeschränkung; 3. bei sonstigen Kriegsdienstbeschädigungen bis zum Ablaufe von 10 Jahren nach dem Friedensschlusse. Ferner: § 41[3] Offizieren, die nach den bisherigen Vorschriften keinen Anspruch auf Pension hatten, wird ein Anspruch hinsichts aller erlittener Kriegsverwundungen ohne Zeitbeschränkung (§ 2, Nr. 2 vorst.) nachträglich eingeräumt.	Hiernach sind die Fristen bei Dienstunfähigkeit infolge einer Dienstbeschädigung für Friedensdienstbeschädigungen verkürzt; für Kriegsbeschädigungen erheblich erweitert, während bei Kriegsverwundungen die Anmeldung künftig ohne Zeitbeschränkung erfolgen kann. Die neue Vorschrift bezweckt, auch den ohne Pension ausgeschiedenen Offizieren nach dem Ausscheiden noch eine Pension zu gewähren. Wiederholt ist es vorgekommen, daß bei Offizieren späterhin infolge einer im Dienste erlittenen Schädigung Gesundheitsstörungen hervortraten, welche die Ausübung eines bürgerlichen Berufs beeinträchtigten oder unmöglich machten. Der hier angezogene § 41[3] beseitigt eine Ungleichheit gegenüber den verwundeten Mannschaften, die schon bisher ohne Zeitbeschränkung einen Pensionsanspruch erheben konnten.
2. Offiziere usw., die noch nicht das 60. Lebensjahr zurückgelegt haben, sind verpflichtet, ihre Invalidität nachzuweisen.	§ 4. Offiziere, die das 65. Lebensjahr vollendet haben, sind vom Nachweise der Dienstunfähigkeit befreit.	Die Hinausschiebung der Altersgrenze um 5 Jahre für den Pensionsanspruch ohne Nachweis der Dienstunfähigkeit entspricht den Vorschriften des Reichs-Beamtengesetzes. Die Zahl der ausscheidenden Offiziere im Alter von 60 Jahren und darüber ist sehr gering. Im ganzen sind 2 v. H. 60 bis 64 Jahre, 1 v. H. 65 Jahre und darüber alt im Dienste geworden.
3.	§ 5. Eine Gesundheitsstörung, die infolge eines Zweikampfes eingetreten ist, gilt nicht als Dienstbeschädigung.	Verletzungen im Duell sind schon nach der bisherigen Praxis als Dienstbeschädigung nicht angesehen worden.

Anm.: Der Servis ist nicht besonders angeführt worden, weil er im Etat für 1906 bereits zum Gehalte geschlagen worden ist.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
4. Die Pension wird nach dem pensionsfähigen Diensteinkommen der mindestens während eines Dienstjahrs bekleideten Charge bemessen. Die Pension beträgt nach 10jähriger Dienstzeit $^{15}/_{60}$ und steigt für jedes weitere Dienstjahr um $^{1}/_{60}$ bis auf $^{45}/_{60}$ des pensionsfähigen Diensteinkommens.	§ 6. Die Pension beträgt bei vollendeter 10jähriger oder kürzerer Dienstzeit jährlich $^{20}/_{60}$ und steigt mit jedem weiteren Dienstjahr um $^{1}/_{60}$ bis auf $^{45}/_{60}$ des zuletzt bezogenen pensionsfähigen Diensteinkommens. In Stellen mit dem Diensteinkommen eines Regimentskommandeurs einschl. aufwärts steigt die Pension nach dem 30. Dienstjahre jedoch nur um $^{1}/_{120}$ mit jedem weiteren Dienstjahre.	Mit dieser Festsetzung ist ein Weg gefunden, neben den unteren auch die mittleren Altersklassen aufzubessern und den oberen Altersklassen, mit Ausnahme der in den höheren Chargen befindlichen, erhöhte Möglichkeit zu bieten, die Höchstpension zu erreichen, und zwar etwa mit 55 Lebensjahren und 35 Dienstjahren, zu welcher Zeit die Offiziere im allgemeinen als verbraucht angesehen werden müssen. Nur die Offiziere vom Regimentskommandeur aufwärts erreichen die Höchstpension auch künftig erst in 40 Jahren. In der Anlage 1 sind einige Beispiele über die Pensionsbeträge nach den bisherigen Gesetzen und dem neuen Gesetz enthalten.
5.	Ferner: § 6. Die Dienststelle, aus der dieses Diensteinkommen bezogen worden ist, muß jedoch von dem Offizier mindestens ein Jahr bekleidet worden sein, es sei denn, daß die Pensionierung die Folge einer Dienstbeschädigung ist.	Es ist das zuletzt bezogene Diensteinkommen, nicht mehr das Diensteinkommen des Dienstgrads der Pensionsberechnung zugrunde zu legen.
6. Die mit Pension ausgeschiedenen Offiziere erhielten bisher für einen Monat nach Bekanntmachung der Verabschiedung die bisherigen Gebührnisse an Gehalt usw.	Ferner: § 6. Für die beiden ersten Monate des Pensionsbezugs ist ein Pensionszuschuß so weit zu gewähren, daß der Betrag der zuletzt bezogenen Gebührnisse an Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß erreicht wird.	Es ist nicht angängig, dem Offizier, wie dem Beamten, drei Monate vorher den Zeitpunkt des Ausscheidens mitzuteilen. Dem verabschiedeten Offizier entstehen daher bei dem plötzlichen Übertritt in den Pensionsstand außerordentliche Ausgaben, durch die oft von vornherein eine Notlage geschaffen wird. Die Überwindung dieser Schwierigkeit soll durch den neu ausgebrachten Pensionszuschuß erleichtert werden.
7.	§ 7. Erreicht das jährliche Gesamteinkommen eines pensionierten Leutnants nicht 1200 Mark, eines Oberleutnants nicht 1800 Mark, eines Hauptmanns nicht 2400 Mark, so kann im Falle besonderer Bedürftigkeit eine Pensionsbeihilfe bis zur Erreichung dieser Beträge gewährt werden.	Durch die neuen Vorschriften wird für die Offiziere der unteren Grade zwar eine Aufbesserung der Pensionssätze geschaffen. Trotzdem werden die Offiziere, die in jungem Dienst- und Lebensalter infolge von Gesundheitsschädigungen durch den Militärdienst zur Aufgabe des Lebensberufs gezwungen werden und infolge von körperlichen Gebrechen einen anderen Beruf nicht ergreifen können, durch die Pension nicht immer vor Not geschützt sein. Soweit erforderlich, werden ihnen daher von der obersten Militärverwaltungsbehörde Pensionsbeihilfen im Rahmen des neuen Gesetzes gewährt werden.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
8. In Fällen, wo das pensionsfähige Diensteinkommen mehr als 4000 Taler = 12000 Mark beträgt, wird von dem überschießenden Betrage nur die Hälfte berechnet.	§ 9. In dem neuen Gesetz ist diese einschränkende Bestimmung weggefallen.	Die seitherige Kürzung des Diensteinkommens bei Berechnung der Pension war nicht mehr zu rechtfertigen, nachdem für die Reichs- und preußischen Beamten bereits durch Gesetz bestimmt worden war, daß das Gesamteinkommen ohne jede Einschränkung pensionsfähig ist. Die Änderung bringt eine Erhöhung der Pension für die Offiziere in den höheren Dienststellen mit sich.
9. Als pensionsfähiges Diensteinkommen werden angerechnet: (früherer Servis usw.) eine Entschädigung für die Bedienung für die Offiziere vom Hauptmann I. Klasse einschließlich abwärts 300 Mark; Wert der Berechtigung der Oberleutnants und Leutnants zur Aufnahme in das Lazarett 15 Mark usw.	Ferner: § 9. Als pensionsfähiges Diensteinkommen werden angerechnet: 1. das etatsmäßige Gehalt, den Leutnants jedoch nur das etatsmäßige Gehalt für Leutnants der Infanterie; 2. der Wohnungsgeldzuschuß; 3. den Offizieren in Stellen vom Brigadekommandeur einschließlich abwärts eine Entschädigung für Bedienung von 500 Mark; 4. den Offizieren in Brigadekommandeur- und höheren Stellen die im Etat ausgeworfenen Dienstzulagen, bei Dienstzulagen über 900 Mark jedoch nur $^2/_3$ dieser Zulagen; 5. den Oberleutnants und Leutnants eine Berechtigung zur Teilnahme an dem gemeinschaftlichen Offiziertische mit 108 Mark, eine Berechtigung zur Aufnahme in das Lazarett mit 100 Mark.	Zu 1: Wegfall des Mehrbetrages des Gehalts der Leutnants der anderen Waffengattungen, der bei diesen durch Mehrkosten für Pferdeausrüstung usw. begründet ist. Zu 3: Erhöhung der Entschädigung für Bedienung um 200 Mark. Zum Ausgleiche dafür, daß die Regiments- und Brigadekommandeure nach den neuen Bestimmungen, wie bisher, erst in 40 Jahren die Höchstpension erreichen sollen, werden sie durch das neue Gesetz dadurch besser gestellt, daß auch in ihr pensionsfähiges Diensteinkommen die Vergütung für den Burschen mit 500 Mark eingerechnet wird. Zu 4: Die Beschränkung, daß bei Dienstzulagen über 900 Mark nur $^2/_3$ davon pensionsfähig sein sollen, ist erfolgt mit Rücksicht auf die neue Bestimmung, daß auch das Diensteinkommen über 12 000 Mark künftig pensionsfähig sein soll.
10. Die Verstümmelungszulage beträgt für die als Kriegsinvalide anerkannten verstümmelten Offiziere für jede Verstümmelung jährlich 1080 Mark ohne Einschränkung. Dagegen erhalten die durch den Militärdienst verstümmelten Offiziere Erhöhung der Pension um je 600 Mark beim Verlust einer Hand, eines Fußes usw., der Sprache, eines Auges bei nicht völliger Gebrauchsfähigkeit des anderen Auges usw.	§ 11. Die Verstümmelungszulage beträgt bei dem Verlust einer Hand, eines Fußes, der Sprache, des Gehörs auf beiden Ohren jährlich je 900 Mark und beim Verlust oder Erblindung beider Augen 1800 Mark. Die Verstümmelungszulage kann ferner bei hochgradigen Störungen der Gebrauchsfähigkeit der Gliedmaßen usw. mit je 900 Mark bewilligt werden. Liegt schweres Siechtum vor, oder besteht Geisteskrankheit, so kann die einfache Verstümmelungszulage bis zum Betrage von 1800 Mark jährlich erhöht werden.	Die Aufbesserung der kriegsinvaliden Offiziere im Gesetze vom 31. Mai 1901 besteht allein in der Erhöhung der Kriegs- und Verstümmelungszulage, während die eigentlichen Pensionen keine Veränderung erfahren haben. Im neuen Pensionsgesetze, das eine Heraufsetzung der Pensionen bringt, ist eine Herabsetzung der Verstümmelungszulage für kriegsinvalide Offiziere vorgesehen. Dagegen kann in Fällen schweren Siechtums über den einfachen Betrag der Verstümmelungszulage hinausgegangen werden. Durch die Erhöhung der Verstümmelungszulage für friedensinvalide Offiziere von 600 auf 900 Mark usw. wird eine Ungleichheit beseitigt, indem künftig nicht mehr für Ver-

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
Die Pensionserhöhungen dürfen zusammen 1200 Mark nur übersteigen, wenn die Invalidität durch Verwundung oder äußerliche Beschädigung herbeigeführt ist. Von dieser Einschränkung werden die Pensionserhöhungen für Erblindung nicht betroffen.		stümmelungen im Frieden 600 Mark und für die im Kriege 1080 bezahlt werden. Die Einschränkung, daß bei innerer Dienstbeschädigung auch bei mehr als zweifacher Verstümmelung der Betrag für doppelte Verstümmelung nicht überschritten werden darf, ist allgemein fortgefallen. Daß von den bereits pensionierten Offizieren irgend einer geschädigt werde, schließt das Gesetz an anderer Stelle aus. (§ 43.)
11.	§ 12. Die Beträge der Kriegszulage sind aus dem Gesetze vom 31. Mai 1901 unverändert übernommen mit: 1200 Mark für Offiziere vom Hauptmann abwärts und 720 Mark für Offiziere höheren Dienstgrads.	
12. Erreicht das Gesamteinkommen eines Kriegspensionärs nicht 3000 Mark jährlich, so wird ihm vom vollendeten 55. Lebensjahr an eine Alterszulage bis zur Erreichung dieses Betrags gewährt. Die Zulage kann bereits früher gewährt werden, wenn dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit festgestellt worden ist.	§ 13. Die Gewährung der unverändert gebliebenen Alterszulage soll fakultativ, nicht obligatorisch erfolgen.	Die fakultative Gewährung ist vorgesehen im Hinblick auf mehrfache Unzuträglichkeiten, die infolge der bisher obligatorischen Gewährung an anderer Stelle zutage getreten sind. Unter Gesamteinkommen soll jede Art von Einkommen des Pensionärs verstanden sein ohne Rücksicht auf die Quelle, aus der es fließt. Völlige Erwerbsunfähigkeit vor Vollendung des 55. Lebensjahrs ist nach der regierungsseitigen Erklärung dann anzunehmen, wenn der Kriegspensionär infolge körperlicher und geistiger Gebrechen nicht imstande ist, einem Erwerbe nachzugehen.
13. Das Recht auf den Bezug der Pension ruht: wenn und solange der Pensionär im Reichs- oder Staatsdienst ein Diensteinkommen bezieht, insoweit als der Betrag des Diensteinkommens unter Hinzurechnung der Pension den Betrag des vor der Pensionierung bezogenen pensionsfähigen Diensteinkommens übersteigt; in den Fällen, in denen dieses nicht über 4000 Mark jährlich betragen hat, ruht das Recht auf den Pensionsbezug nur, so-	§24. Nr. 3. Das Recht auf den Bezug der Pension und des Pensionszuschusses (§ 6 Abs. 5) ruht: während einer Anstellung oder Beschäftigung im Zivil- oder Gendarmeriedienste, soweit das Einkommen aus diesem Dienste unter Hinzurechnung der Pension den Betrag des früheren pensionsfähigen Diensteinkommens, oder sofern es für den Pensionär günstiger ist, folgende Beträge übersteigt: bei einer Gesamt-Militär- und Zivildienstzeit von weniger als 21 Jahren 4000 Mark, bei einer solchen von wenigstens 21 Jahren 4400 Mark 24 - 4800 - 27 - 5100 - 30 - 5400 - 33 - 5700 - 36 - 6000 - .	Verstümmelungs- und Kriegszulagen unterliegen nicht der Kürzung. Das neue Gesetz bringt hier eine stufenweise Erhöhung des Diensteinkommens, von dem ab eine Kürzung der Pension der im Zivildienst angestellten Pensionäre eintreten kann. Die Maßnahme ist bereits an einer früheren Stelle begründet worden. Aufhebung der Freilassung der im Kommunaldienst usw. angestellten Offiziere von jeder Pensionskürzung. Auch der Gendarmeriedienst ist neu einbezogen worden. Die Skala des Gesetzes schließt sich dem Einkommen an, das die Offiziere in den betr. Stellen beziehen würden, und bemüht sich, demnach für die einzelnen Dienstjahre diejenigen Beträge anzusetzen, die bei Fortsetzung des Militärdienstes erreicht worden

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
weit das Zivildiensteinkommen unter Hinzurechnung der Pension diesen Betrag übersteigt.	Als Zivildienst gilt jede Anstellung oder Beschäftigung als Beamter im Reichs-, Staats- oder Kommunaldienste, bei den Versicherungsanstalten für die Invalidenversicherung oder bei Instituten, die ganz oder zum Teil aus Mitteln des Reichs, Staats oder der Gemeinden unterhalten werden. Bei Berechnung des Zivildiensteinkommens sind u. a. diejenigen Beträge, die für die Bestreitung eines Dienstaufwandes sowie zur Entschädigung für außergewöhnliche Teuerung gewährt werden, nicht in Ansatz zu bringen.	wären. Die Skala nimmt auch Rücksicht darauf, daß die Beamten in der Regel von 3 zu 3 Jahren Gehaltszulagen erhalten. Bei Feststellung der Gesamt-Militär- und Zivildienstzeit findet eine Hinzurechnung von Kriegsjahren oder eine Doppelrechnung von Dienstjahren nicht statt. Zu den Beamten, deren Diensteinkommen der Kürzung unterworfen wird, gehören beispielsweise auch die Reichsbankbeamten, die Beamten der Zentral-Genossenschaftskasse, der Seehandlung usw. Anderseits beziehen die im Kommunaldienste bereits angestellten Offiziere ihre Pension in der bisherigen Weise weiter. Das neue Gesetz findet nur auf künftig zu pensionierende Offiziere Anwendung. Durch die Vorschrift, daß bei Berechnung des Einkommens u. a. die Entschädigung für außergewöhnliche Teuerung nicht in Ansatz zu bringen ist, soll vermieden werden, daß diese Gebührnisse den als Beamten wieder angestellten Offizieren durch einen entsprechenden Abzug von der Pension wieder entzogen werden.
14. Erdient ein Militärpensionär im Reichs- oder Staatsdienst eine Zivilpension, so erhält er an Stelle dieser Zivilpension die früher erdiente Militärpension aus Militärfonds und daneben den etwaigen Mehrbetrag der Zivilpension aus dem Zivilpensionsfonds.	§ 26. Neben der von einem pensionierten Offizier erdienten Zivilpension ist die Militärpension bis zur Erreichung desjenigen Pensionsbetrags zu zahlen, der sich für die Gesamtdienstzeit aus dem pensionsfähigen Militärdiensteinkommen oder, sofern es günstiger ist, aus den in dem § 24 Nr. 3 dieses Gesetzes festgesetzten Beträgen nach Maßgabe des Reichs-Beamtengesetzes ergibt. Ist dieser Pensionsbetrag geringer als die erdiente Militärpension, so ist dem Pensionär neben der Zivilpension von der Militärpension soviel zu zahlen, daß deren Betrag erreicht wird.	Pensionierte Offiziere können sich in Beamtenstellungen häufig keine höhere Pension als ihre frühere Militärpension erdienen, weil sie in diesen Stellen ein geringeres, als das zuletzt in der Armee bezogene Diensteinkommen haben. Diese Offiziere treten nach mehrjähriger Zivildienstzeit auf ihre Militärpension zurück und haben aus dem Zivildienste für das Pensionsverhältnis keinerlei Vorteil. Diese Unbilligkeit wird durch die neue Gesetzesvorschrift beseitigt. Die praktische Wirkung ist am besten aus folgendem Beispiel ersichtlich. Ein Offizier mit 5613 Mark Einkommen scheidet nach 24 Militärdienstjahren aus und tritt in den Zivildienst über, in dem er 6000 Mark Einkommen bezieht und nach weiteren 18 Zivildienstjahren in Pension tritt. Nach den bisherigen Bestimmungen würde dieser Offizier trotz seiner gesamten Dienstzeit von 42 Jahren nur seine Militärpension für 24 Jahre in der Höhe von 3183 Mark erhalten und daneben den Mehrbetrag der Zivilpension. Die Militärpension von

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
		dem Einkommen von 5613 Mark beträgt bei 42 Dienstjahren 4208 Mark; die Zivilpension bei 42 Dienstjahren von 6000 Mark jedoch 4500 Mark. Der Offizier wählt also in diesem Falle die letzte. Weitere Beispiele über die Wirkung des § 26 sind in der Anlage 2 zusammengestellt.
15. Hinterbliebenen wird die Pension noch für den auf den Sterbemonat folgenden Monat gezahlt.	§ 27. Hinterbliebenen werden die Pensionsgebührnisse noch für das auf den Sterbemonat folgende Vierteljahr gezahlt.	Die Ausdehnung des Zeitraums, für den Gnadenbezüge zahlbar sind, ist insbesondere erfolgt, um einer etwaigen Notlage der Hinterbliebenen unmittelbar nach dem Tode des Ernährers vorzubeugen.

B. Offiziere des Beurlaubtenstandes.

§§ 28/31.

Die Vorschriften über die Pensionsansprüche der Offiziere des Beurlaubtenstandes sind in dem neuen Gesetze zu einem besonderen Abschnitte zusammengezogen. Die unter Abschnitt A (Offiziere des Friedensstandes) aufgeführten wesentlichen Änderungen gegenüber den bisherigen gesetzlichen Vorschriften greifen auch hier Platz. Im übrigen schließen sich die Vorschriften über die Pensionsansprüche der hier in Betracht kommenden Offiziere, die als solche aktiven Militärdienst geleistet haben, ebenso wie nach dem bisherigen Gesetz, in den Hauptgrundsätzen denen für die aktiven Offiziere an. Nur wird, wie bisher, bei den Offizieren des Beurlaubtenstandes ein Anspruch auf Pension allein durch die Folgen einer Dienstbeschädigung, nicht auch durch Dienstunfähigkeit infolge einer längeren Dienstzeit, begründet. In den Ausnahmefällen, in denen die gesetzliche Voraussetzung »geleisteten aktiven Militärdienstes« nicht zutrifft, kommt gegebenenfalls das Gesetz für die Versorgung der Unterklassen in Anwendung.

C. Beamte und Personen, die zum Heere im Vertragsverhältnisse stehen.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
1. Nach dem Gesetze von 1871 hatten bisher nur die Militärbeamten, nicht aber die Zivilbeamten der Militärverwaltung Anspruch auf Kriegszulage und Verstümmelungszulage. Die als Kriegsinvaliden anerkannten Beamten erhielten: Kriegszulage	§ 32. Den Beamten des Reichsheers wird Verstümmelungszulage, Kriegszulage und Alterszulage nach den Vorschriften der §§ 11 bis 13 d. G. gewährt, den Zivilbeamten der Militärverwaltung Verstümmelungszulage aber nur im Falle einer Dienstbeschädigung. Die Kriegszulage von 1200 oder 720 Mark für obere Beamte bleibt unverändert, dagegen ist sie für Unterbeamte auf 300 Mark hinaufgerückt worden. Ebenso ist die	Das neue Gesetz räumt auch den Zivilbeamten, die gleich den Militärbeamten (§ 38 des Reichsmilitärgesetzes vom 2. Mai 1874) zum aktiven Heere gehören, einen Anspruch auf Verstümmelungszulage und Kriegszulage ein, die ebenso wie die Alterszulage für die Unterbeamten keine Bezüge im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes von 1899 sind. Alle drei Zulagen sind auch steuer- und pfändungsfrei (§ 37 dieses Ges.).

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
obere Beamte 60 oder 100 Mark, Unterbeamte 15 Mark monatlich, Verstümmelungszulage (obere Beamte 90 Mark, Unterbeamte 27 Mark monatlich) und Alterszulage (obere Beamte bis 3000 Mark, Unterbeamte bis 600 Mark Gesamteinkommen) nach dem Gesetze von 1901.	Grenze des Gesamteinkommens bei Bewilligung von Alterszulagen an Unterbeamte auf 900 Mark hinaufgerückt worden.	
2.	Ferner: § 32. Die Pensionen derjenigen Beamten des Reichsheers, die an einem Kriege als Heeresbeamte teilgenommen haben, werden in der Weise festgesetzt, daß die Pension mit $^{20}/_{60}$ beginnt und nach dem 30. Dienstjahr um $^{1}/_{120}$ steigt.	Diese Vorschriften finden nach den Bestimmungen in dem folgenden § 42 bereits auf die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes ausgeschiedenen Beamten der Heeresverwaltung Anwendung, die an einem Kriege teilgenommen haben oder kriegsinvalide geworden sind.
3. Die Heeresbeamten des Beurlaubtenstandes haben nach dem R. B. G. keinen Anspruch auf Pension, wenn sie infolge einer Dienstbeschädigung bei Übungen usw. dienstunfähig werden.	§ 33. Die Heeresbeamten des Beurlaubtenstandes haben Anspruch auf Pensionsgebührnisse, wenn sie infolge einer Dienstbeschädigung dienstunfähig geworden sind, solange die Dienstunfähigkeit besteht. § 34. Beamte der Zivilverwaltung haben gegen den Militärfiskus Anspruch auf Pension, wenn sie durch eine im Dienste als Heeresbeamte erlittene Kriegsdienstbeschädigung zur Fortsetzung des Zivildienstes dauernd unfähig werden und deshalb aus dem Zivildienst ausscheiden müssen.	Einräumung eines Pensionsanspruchs, der bisher nicht bestand. Die Vorschriften schließen sich hinsichtlich dieses Anspruchs denjenigen für die Offiziere des Beurlaubtenstandes, hinsichtlich der Pensionsbemessung denjenigen für die Heeresbeamten des Friedensstandes an.

Übergangsvorschriften.

Die bisherigen Militär-Pensionsgesetze sind mit dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes für die Zukunft, mit Ausschluß der Vorschriften für **Hinterbliebene,** entbehrlich geworden. Das Unfallfürsorgegesetz für Beamte und für Personen des Soldatenstandes vom 18. Juni 1901 ist, soweit es die Offiziere, Sanitätsoffiziere und deren Hinterbliebene betrifft, außer Kraft gesetzt worden, um eine verschiedenartige Versorgung der in den Betrieben der Heeresverwaltung und der im Truppendienste dienstunfähig gewordenen Offiziere zu vermeiden. Durch die Ausschaltung des Unfallfürsorgegesetzes werden in gewissem Umfange Nachteile für die Hinterbliebenen, und zwar sowohl für die der Offiziere und, was hier vorweg hervorgehoben werden soll, auch für die der Mannschaften entstehen, die künftig wieder auf Grund der allgemeinen Pensionsgesetze abgefunden werden sollen. Es erschien aber nicht angängig, den Verunglückten in bezug auf seine Versorgung nach den neuen Gesetzen zu behandeln, den Hinterbliebenen aber eine Rente auf Grund von gesetzlichen

Vorschriften zu gewähren, die für den Verletzten selbst nicht mehr Platz greifen. Ergibt sich indes künftig, daß bei Versorgung der Hinterbliebenen der Offiziere und Mannschaften, die durch Betriebsunfälle zu Tode gekommen sind, nach den auch künftig in Anwendung zu bringenden Hinterbliebenen-Versorgungsgesetzen vom Jahre 1895 und 1897 gegen die bisherige Versorgung nach dem Unfallfürsorgegesetz ein wesentlicher Unterschied zu ungunsten der Hinterbliebenen besteht, dann wird nach der Erklärung der Militärverwaltung dieser Unterschied im Unterstützungsweg ausgeglichen werden.

Im übrigen bleiben nach § 41 des neuen Offizier-Pensionsgesetzes für die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes aus dem aktiven Militärdienst ausgeschiedenen Offiziere und für die Militärbeamten die bisherigen Gesetzesvorschriften mit folgenden wesentlichen **Ausnahmen** in Kraft.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
	I. Die Pensionsgebührnisse der seit dem 1. April 1905 aus dem aktiven Militärdienst ausgeschiedenen Offiziere und derjenigen Offiziere, die an einem Kriege teilgenommen haben oder Kriegsinvaliden geworden sind, sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes festzustellen. Der Mehrbetrag an Militärpension ist auf eine zahlbare Zivilpension nicht anzurechnen.	Die Wohltaten des Gesetzes kommen allen Kriegsteilnehmern zugute, ohne Rücksicht darauf, ob sie an einer Schlacht teilgenommen haben oder nicht, oder ob sie sich nur wenige Tage in Feindesland aufgehalten haben. Die im Gesetzentwurfe vorgesehene Anrechnung mindestens eines Kriegsjahrs ist also nicht Vorbedingung. Bei Auslegung des Begriffs »Kriegsteilnehmer« wird im Sinne der Ausführungsbestimmungen des Bundesrats vom 24. April 1905 verfahren, da eine Definition des Wortes in das Gesetz nicht aufgenommen worden ist. Damit endlich der nach dem neuen Gesetze sich ergebende Mehrbetrag an Militärpension nicht auch noch auf die Zivilpension angerechnet werde, ist die Anrechnung durch Gesetzesvorschrift ausdrücklich ausgeschlossen worden.
	II. Die Vorschriften des § 24 Nr. 3 über das Ruhen des Rechtes auf Pension während einer Anstellung oder Beschäftigung im Zivildienste bei Überschreitung des in einer Skala festgesetzten Gesamteinkommens aus dem Dienste unter Hinzurechnung der Pension finden vom 1. Juli 1906 ab auf die bereits pensionierten Offiziere Anwendung.	Hiernach wird eine Neuregelung des Pensionsbezugs durch die Pensionsregelungsbehörden erforderlich.
	III. Die Vorschriften des § 26 hinsichts der Ergänzung der Zivilpension durch einen Zuschuß aus der erdienten höheren Militärpension finden erst auf diejenigen pensionierten Offiziere Anwendung, die nach dem In-	

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
	krafttreten dieses Gesetzes aus einer Anstellung oder Beschäftigung im Zivildienst ausscheiden.	
	IV. Die Vorschriften im § 27 wegen Gewährung eines Gnadenvierteljahrs finden erst auf die Hinterbliebenen derjenigen pensionierten Offiziere Anwendung, deren Tod nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eintritt.	
	V. Allen voraufgehend nicht genannten pensionierten Offizieren kann, wenn ihr jährliches Gesamteinkommen unter 3000 Mark bleibt, im Falle der Bedürftigkeit zu ihrer Pension eine Beihilfe in Grenzen von $^{5}/_{60}$ ihres früheren Diensteinkommens gewährt werden.	Hierdurch wird den minderbemittelten Altpensionären eine gewisse Aussicht eröffnet, daß sie eine Verbesserung ihrer Pensionsbezüge noch durch Unterstützungen ohne Rechtsanspruch erhalten können.
	VI. Endlich enthält der § 43 des Gesetzes noch folgende, besonders wichtige Übergangsvorschrift: Der auf Grund dieses Gesetzes den bereits pensionierten Offizieren zu zahlende Gesamtbetrag an Pensionsgebührnissen darf nicht hinter demjenigen zurückbleiben, der ihnen nach den früheren Gesetzen zusteht. Nachzahlungen für einen vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes liegenden Zeitraum finden nicht statt.	Den im Schoße der Kommission und im Plenum gestellten Anträgen, dem neuen Gesetze eine allgemein weitere rückwirkende Kraft zu geben, hat sich nicht entsprechen lassen. Es wären einmal ganz beträchtliche Mehrkosten von annähernd 20 Millionen Mark bei rund 104000 Friedensinvaliden in Preußen und 5500 bei der Marine entstanden; sodann mußte das Aufgeben des Grundsatzes der Nichtberücksichtigung bei Gesetzen der vorliegenden Art in Zukunft alle auf Aufbesserung persönlicher Bezüge von Beamten abzielenden Maßnahmen erschweren. Denjenigen Altpensionären, die der Hilfe bedürfen, wird das Reich über die festgesetzte Pension hinaus im Wege der Unterstützung im Einzelfalle beispringen.

Zweiter Teil. Kaiserliche Marine.

Die Pensionierungsvorschriften für die Offiziere des Reichsheers gelten in ihren Grundzügen auch für die Offiziere der Kaiserlichen Marine. Zu den Offizieren zählen auch die Feuerwerks-, Zeug- und Torpedooffiziere. Auch die Deckoffiziere, die nicht im Offizierrange stehen, werden nach dem geltenden Rechte in allen Pensionsangelegenheiten wie Offiziere behandelt.

Offiziere usw. des Friedensstandes.

§ 48.

Die Festsetzungen hinsichtlich der Berechnung des pensionsfähigen Diensteinkommens lehnen sich an die Beschlüsse für die Offiziere des Landheers an. Die Chargenbezeichnung der Kaiserlichen Marine tritt für die Stellenbezeichnung der Armee ein, z. B.: für einen Brigadekommandeur etatsmäßiger

Kontreadmiral. Die oberen Chargen vom Kapitän zur See aufwärts erreichen erst mit 40 Dienstjahren die Höchstpension.

Eine Pensionsbeihilfe kann nach § 47 an pensionierte Deckoffiziere bis zur Erreichung eines jährlichen Gesamteinkommens von 1800 Mark gewährt werden.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
Das Recht auf den Bezug der Pension eines Deckoffiziers ruhte bisher nach der Vorschrift im 2. Absatz des § 33, Gesetz von 1871 in der Fassung des Gesetzes von 1893 stets nur insoweit, als die Summe von 4000 Mark überschritten wurde.	§ 57. Hinsichtlich der Bemessung der Pension bei der Wiederanstellung im Zivildienste gilt im allgemeinen auch für die Kaiserliche Marine die Vorschrift des neuen Gesetzes im § 24, Nr. 3. Das Gesetz setzt aber an Stelle des festen Jahresbetrags von 4000 Mark folgende Staffel: bei einer Gesamt-Militär- und Zivildienstzeit von weniger als 21 Jahren 3000 Mark bei einer solchen von wenigstens 21 Jahren 3300 Mark 24 - 3600 - 27 - 3900 - 30 - 4100 - 33 - 4300 - 36 - 4500 - Es ruht eintretendenfalls nur das Recht auf den Bezug der Pension und des Pensionszuschusses; bei der Feststellung des Höchsteinkommens soll dem Zivildiensteinkommen nur die Pension zugerechnet werden. Eine etwaige Pensionserhöhung bleibt außer Rechnung.	Die Gesamtbeträge des in Gegenrechnung zu ziehenden Diensteinkommens unter Hinzurechnung der Pension sind im Anfang und in den mittleren Altersklassen heruntergesetzt, in den oberen Altersklassen erhöht. In der Gestalt des neuen Gesetzes geht die Staffel noch über ein Einkommen hinaus, das die Beamten in den den Deckoffizieren zugänglichen Klassen (Sekretäre bei den Provinzialbehörden bis 4200 Mark Gehalt) erreichen können. Die Schädigung wird zum größten Teil dadurch ausgeglichen, daß die Höchstgrenze des Einkommens um 500 Mark hinaufgeschoben worden ist. Ein »weniger« tritt etwa bei einer Dienstzeit (einschl. der Kriegsjahre usw.) bis zu 34 Jahren ein; ein »mehr« von 35 Jahren ab.

Dritter Teil. Offiziere der Kaiserlichen Schutztruppen in den afrikanischen Schutzgebieten.

Sie ergänzen sich aus den Offizieren des Reichsheers und der Kaiserlichen Marine und treten nach Ableistung ihrer Verpflichtung für die Schutztruppen in ihr früheres Dienstverhältnis zurück. Ihnen wird daher durch das neue Gesetz ohne weiteres ein Anspruch in Gemäßheit der §§ 1 bis 44 zugebilligt. Indes werden ihnen nach § 63 Pensionsansprüche nur zugestanden, wenn sie auch zur Fortsetzung des aktiven Militärdienstes in der Heimat unfähig geworden sind. Dem Vorgange wegen Gewährung einer Kriegszulage an Offiziere des Landheers und einer Pensionserhöhung an Offiziere der Kaiserlichen Marine entsprechend sieht das neue Gesetz vor, diese Vergünstigungen auch auf die Offiziere und Beamten der Kaiserlichen Schutztruppen durch Gewährung einer mit der Länge der Dienstzeit steigenden **Tropenzulage** zum Betrage der Kriegszulage (§§ 66 bis 68) auszudehnen. Indes werden Kriegszulage, Pensionserhöhung und Tropenzulage nicht nebeneinander gewährt. (§ 66.)

Nach § 77 sind am 1. Juli 1906 außer Kraft getreten die Vorschriften des Gesetzes, betreffend die Kaiserlichen Schutztruppen in den afrikanischen Schutzgebieten und die Wehrpflicht daselbst, vom 7./18. Juli 1896 mit Ausschluß der Vorschriften für **Hinterbliebene.**

(Schluß folgt.)

Anlage 1.
(Zu § 6.)

Übersicht der Pensionsbeträge nach den bisherigen Gesetzen und nach dem neuen Offizier-Pensionsgesetze.

Nr.	Dienstgrad		Jahresbetrag des pensionsfähigen Diensteinkommens Mark	Pensionsbeträge nach Jahren in Mark						
				10	15	20	25	30	35	40
				a) 15/60	20/60	25/60	30/60	35/60	40/60	45/60
				b) 20/60	25/60	30/60	35/60	40/60	45/60	45/60
1.	Stabsoffizier als Bataillonskommandeur	a)[1]	7013	—	—	—	3507	4091	4676	5260
		b)[2]	7564	—	—	—	4413	5043	5673	5673
2.	Hauptmann 1. Klasse	a)	5363	1341	1788	2235	2682	3129	—	—
		b)	5614	1872	2340	2808	3276	3744	—	—
3.	Hauptmann 2. Klasse	a)	4163	1041	1388	1735	—	—	—	—
		b)	4414	1473	1842	2208	—	—	—	—
4.	Oberleutnant	a)	2550	638	850	dazu im Falle der besonderen Bedürftigkeit eine Pensionsbeihilfe bis zur Erreichung eines jährlichen Gesamteinkommens von 1800 Mark (§ 7 des Gesetzes).				
		b)	2860	954	1194					
5.	Leutnant	a)	1950	488	wie beim Oberleutnant eine Pensionsbeihilfe, jedoch nur bis zur Erreichung eines jährlichen Gesamteinkommens von 1200 Mark.					
		b)	2260	756						
6.	Kapitänleutnant 2. Klasse	a)	4163	wie unter Nr. 3 beim Hauptmann 2. Klasse.						
		b)	4414							

[1]) Die Zahlen zu a bezeichnen die Beträge nach den bisherigen Gesetzen.
[2]) Die Zahlen zu b bezeichnen die Beträge nach dem neuen Gesetze.

Gestaltung der neuen Bestimmungen des Offizier-Pensionsgesetzes (§. 26) wegen

Lfd. Nr.	Dienstgrad	Berechnung der Militärpension				Berechnung der Zivilpension					
		Militärdienstzeit	Pensionsfähiges Diensteinkommen	Davon	Militärpension	Dienstzeit			Pensionsfähiges Diensteinkommen	Davon	Zivilpension
						Zivil	Militär	Zusammen			
		Jahre	Mark		Mark	Jahre	Jahre	Jahre	Mark		Mark
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.

Bei
(wenn die Militärdienstzeit bei Bemessung

1.	Leutnant	6	2 260	20/60	756	7	6	13	2 000	18/60	600
2.	Oberleutnant	13	2 860	23/60	1 098	6	13	19	2 400	24/60	960
3.	Hauptmann 2. Klasse	17	4 414	27/60	1 989	5	17	22	3 600	27/60	1 620
4.	Hauptmann 2. Klasse	17	4 414	27/60	1 989	14	17	31	4 200	36/60	2 520
5.	Hauptmann 1. Klasse	23	5 614	33/60	3 090	5	23	28	4 200	33/60	2 310
6.	Bataillons-kommandeur	31	7 564	41/60	5 169	6	31	37	4 800	42/60	3 360

Anlage 2.

(Zu § 26.)

Zahlung eines Zuschusses aus der erdienten höheren Militärpension neben der Zivilpension.

Pensionsbetrag, bis zu dessen Erreichung neben der Zivilpension die Militärpension zu zahlen ist				Zu zahlen		Von der Militärpension dem Zivilpensionsfonds zu erstatten (Sp. 6 bis 18)	Bemerkungen
Gesamtdienstzeit	Diensteinkommen nach § 24 Nr. 3 des Gesetzes	Davon nach dem Reichsbeamtengesetz	Betrag	Zivilpension (Sp. 12)	Von der Militärpension (Mehrbetrag der Sp. 16 gegen 17 bis in Höhe der vollen Militärpension)		
Jahre	Mark		Mark	Mark	Mark	Mark	
13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.

spiele:

der Zivilpension angerechnet wird).

13	4 000	18/60	1 200	600	600	156	Für die Berechnung der Zivilpension in Sp. 12 ist angenommen, daß für die ersten 10 Dienstjahre 15/60 des Diensteinkommens und für jedes folgende Dienstjahr 1/60 mehr als Pension gewährt wird, was im Reichsdienste sowie im preußischen Staats- und städtischen Kommunaldienste der Fall ist.
19	4 000	24/60	1 602	960	642	456	
22	4 414	27/60	1 989	1 620	369	1 620	
31	5 400	36/60	3 240	2 520	720	1 269	
28	5 614	33/60	3 090	2 310	780	2 310	
37	7 564	42/60	5 295	3 360	1 935	3 234	

Der Umschalter für Stadtleitungen beim Zentral-Telegraphenamt in London.*)

Von Telegrapheningenieur Kraatz in Berlin.

Das Zentral-Telegraphenamt in London besitzt für den Verkehr mit den Telegraphenanstalten in London und den unmittelbar angrenzenden Vororten eine besondere Abteilung, in der ein großer Teil des gesamten Telegrammverkehrs sich abwickelt. Die Gesamtzahl der täglich verarbeiteten Telegramme beläuft sich auf 120000 bis 165000 Stück. Hiervon besteht die Hälfte aus Durchgangstelegrammen; wird jedes Durchgangstelegramm doppelt gerechnet, so erhöht sich diese Summe auf 180000 bis 247000. In dieser Zahl sind nicht enthalten die Telegramme, die in einem Teile von London aufgegeben und in einem anderen Teile von London bestellt werden. Diese Telegramme, deren Zahl täglich 20000 bis 40000 Stück beträgt, werden beim Zentral-Telegraphenamte nicht aufgenommen, sondern gehen durch einen besonderen Umschalter für die Stadtleitungen (Intercommunication Switch).

In der oben erwähnten Gesamtzahl von 180000 bis 247000 Telegrammen täglich sind enthalten 19000 bis 23000 Telegramme für den Verkehr zwischen London und dem Festland und 2200 bis 2800 Telegramme für den Verkehr mit den Kabelgesellschaften.

Außerdem besteht ein sehr reger Verkehr mit Zeitungstelegrammen. Häufig sind an Parlamentstagen 500000 Wörter an einem Tage befördert worden; einmal ist die Gesamtzahl von einer Million Wörtern erreicht worden.

Vor der Einrichtung des Umschalters für Stadtleitungen waren in der Stadtabteilung des Zentral-Telegraphenamts in London täglich etwa 102000 Telegramme zu bearbeiten. Diese Zahl setzte sich zusammen aus 48000 Telegrammen von oder nach dem übrigen Teile von England und dem Auslande, die für Stadtanstalten bestimmt oder bei Stadtanstalten aufgegeben waren, 27000 Telegrammen für London und seine Vororte selbst, die bei Stadtanstalten aufgegeben waren, und den gleichen 27000 Telegrammen, die an Stadtanstalten zur Bestellung telegraphisch weitergegeben wurden.

Mit der Vermehrung der Beförderungsmittel und der dadurch gebotenen Möglichkeit, schnell von einem Punkte Londons nach einem anderen Punkte zu kommen, wuchs auch die Anforderung an eine schnelle Übermittlung der Stadttelegramme. Die Beförderung dieser Telegramme wurde in erster Linie durch das Umtelegraphieren beim Zentral-Telegraphenamte verzögert. Um dies zu vermeiden, mußte eine Einrichtung getroffen werden, durch die jede Stadtanstalt mit jeder anderen Stadtanstalt zum Austausche von Telegrammen unmittelbar verbunden werden konnte. Die hierfür geschaffene Umschaltevorrichtung lehnt sich in ihren Grundzügen an die Bauart von Fernsprech-Vermittlungsanstalten an, ist aber in den Einzelheiten den besonderen Anforderungen angepaßt und wegen der großen Zahl von Stadtanstalten, für deren gegenseitigen Verkehr sie bestimmt ist, bemerkenswert. Es betrug nämlich im Jahre 1902 vor dem Baue des Umschalters die Zahl der Stadtanstalten, d. h. der Telegraphenanstalten in London und den unmittelbar benachbarten Vororten, 525. Von diesen Anstalten hatten 31 Ämter

*) Quellen: T. F. Purves, Telegraph Switching Systems, London. T. E. Herbert, Telegraphy, London.

Rohrpostverkehr mit dem Zentral-Telegraphenamte, während die übrigen 494 Anstalten mit ihm durch Leitungen verbunden waren.

Die Stadtanstalten scheiden sich in zwei Gruppen, nämlich

1. in Anstalten, die nur Telegramme annehmen, und
2. in Anstalten, die Telegramme annehmen und bestellen.

Die Anstalten beider Gruppen müssen zur Übermittlung der Stadttelegramme mit allen anderen Anstalten der Gruppe 2 verbunden werden können. Zur Entgegennahme der Telegramme für den übrigen Teil von England und das Ausland sind beim Zentral-Telegraphenamte besondere Apparatsätze erforderlich. Mit diesen Apparaten können auch die von außerhalb eingegangenen Telegramme an die Bestell-Stadtanstalten weitergegeben werden. Der Umschalter ist daher so eingerichtet, daß alle Stadtleitungen mit den Leitungen der Bestell-Stadtanstalten und den Zuleitungen zu den Apparatsätzen und diese letzten ebenfalls mit den Leitungen der Bestell-Stadtanstalten verbunden werden können.

Der Umschalter kann aufnehmen

300 Stadtleitungen der Gruppe 1 (nur für ankommende Telegramme),
650 Stadtleitungen der Gruppe 2 (für ankommende und abgehende Telegramme) und
200 Zuleitungen zu Apparatsätzen beim Zentral-Telegraphenamte (für ankommende und abgehende Telegramme),

zusammen 1 150 Leitungen.

Der Umschalter besteht aus zehn Schränken nach Art der für Fernsprech-Vermittlungsanstalten gebräuchlichen Vielfachumschalter. Die Anruf- und Schlußzeichen werden durch Glühlampen gebildet; die Stromquellen befinden sich nur beim Zentral-Telegraphenamte.

Für die Stadtleitungen der Gruppe 1 genügt es, an den Vielfachumschaltern eine Anrufvorrichtung vorzusehen und die Leitung in einem Stöpsel endigen zu lassen, der in die Klinke einer zweiten Leitung eingesetzt werden kann. Diese Einrichtung ist in der Fernsprechtechnik als »Einschnursystem« bekannt. Dagegen müssen für die Stadtleitungen der Gruppe 2 und die Zuleitungen zu den Apparatsätzen beim Zentral-Telegraphenamt außer der Anrufvorrichtung Verbindungsklinken in jedem Vielfachumschalter vorhanden sein. Die Leitungen werden durch Stöpselpaare nach dem »Zweischnursystem« verbunden. Jeder Vielfachumschalter enthält 850 Verbindungsklinken und ist mit 3 Arbeitsplätzen ausgerüstet. Damit ein Beamter von jedem Arbeitsplatz aus alle Verbindungsklinken erreichen kann, sind am Anfang und am Ende der Schrankreihe Ansatztafeln mit einem Drittel des Klinkenfeldes hinzugefügt. Der einzelne Schrank ist rund 2 m lang.

Für ein gutes Arbeiten der Stadtanstalten untereinander ist es wesentlich, daß alle Anstalten mit gleichen Apparaten ausgerüstet werden; es ist daher durchweg der Klopferbetrieb eingeführt worden. Die Stadtanstalten haben einen polarisierten Klopfer, eine gewöhnliche Morsetaste und eine besondere Anruftaste mit einem Festhalteelektromagneten. Die Übermittlung eines Telegramms zwischen zwei Stadtanstalten geschieht in folgender Weise: Wird ein Stadttelegramm aufgeliefert, so ermittelt die Annahmeanstalt auf Grund besonderer Verteilungslisten die Nummer der Bestimmungsanstalt am Umschalter beim Zentral-Telegraphenamte. Die Verteilungslisten enthalten die gewöhnlichen Adressen, Namen der Straßen usw. mit etwa 30 000 Hinweisen und die abgekürzten Adressen für London in der Zahl von etwa 23 000.

Eine Reihe von Bestellanstalten schließt den Bestelldienst um 8 Uhr abends; dann müssen die benachbarten Bestellbezirke erweitert werden. Das Gleiche wiederholt sich bei anderen Bestellanstalten um 9, 10 und 11 Uhr abends. Über diese Verhältnisse müssen die Verteilungslisten ebenfalls Aufschluß geben. Um die Verteilungslisten richtig halten zu können, empfangen die Stadtanstalten in kurzen Fristen Umlaufslisten mit den Berichtigungen und Ergänzungen.

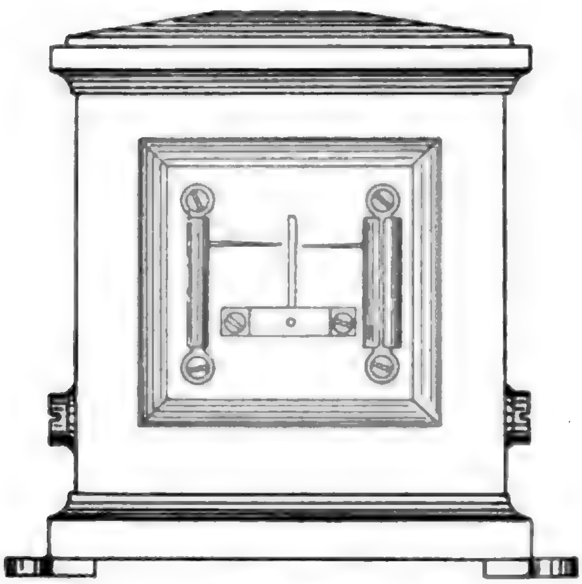
Nachdem die Umschalter-Nummer der Bestellanstalt ermittelt worden ist, drückt der Beamte die Anruftaste. Im Deckel des zugehörigen Festhalteelektromagneten wird ein weißer Stern auf einer Scheibe sichtbar; am Umschalter beim Zentral-Telegraphenamte leuchtet gleichzeitig die Anruflampe. Der Beamte am Umschalter setzt, wenn sein Arbeitsplatz nach dem Zweischnursystem eingerichtet ist, einen Stöpsel eines freien Stöpselpaars in die Abfrageklinke oberhalb der Anruflampe und schaltet durch Umlegen des Sprechschlüssels seinen Abfrageapparat in die Leitung des anrufenden Amtes. Hierdurch erlischt die Anruflampe, und die Windungen des Festhalteelektromagneten bei der Stadtanstalt werden kurze Zeit stromlos, so daß der weiße Stern verschwindet. Der Beamte der Aufgabeanstalt erkennt hieran, daß sein Anruf beantwortet ist, und gibt nunmehr dauernd die Nummer des gewünschten Amtes in abgekürzten Morsezeichen. Der Umschalterbeamte hört auf seinem Sprechapparate mindestens eine Wiederholung der Rufnummer mit, um sicher zu sein, daß er sie richtig verstanden hat; dann sieht er, ob die zur Verbindungsklinke der verlangten Leitung gehörige besondere Lampe dunkel, diese Leitung also frei ist, und steckt hierauf den zweiten Stöpsel des Stöpselpaars in die Verbindungsklinke ein. Der Ruf des ersten Amtes geht dann zum zweiten Amte weiter. Der Umschalterbeamte bringt seinen Sprechschlüssel in die Ruhelage zurück und schaltet damit den Sprechapparat aus. Sobald ein Stöpsel in eine Abfrage- oder Verbindungsklinke eingesetzt ist, erscheinen alle Klinken durch das Leuchten der zugehörigen Lampen als besetzt. Die beiden miteinander verbundenen Stadtanstalten wechseln hierauf die vorliegenden Telegramme aus. Nach Beendigung der Übermittlung drücken die Beamten bei beiden Stadtanstalten die Anruftasten nieder und melden hierdurch die Leitungen frei. Bei den Anruftasten erscheint wieder der weiße Stern, und am Umschalter leuchtet die zu dem Stöpselpaare gehörige Freimeldelampe. Der Umschalterbeamte zieht die Stöpsel heraus; die Freimeldelampe erlischt, und die weißen Sterne der Anruftasten verschwinden.

In ähnlicher Weise gestaltet sich das Verfahren an einem nach dem Einschnursystem eingerichteten Arbeitsplatze. Zu dem Stöpsel, in dessen Spitze eine ankommende Leitung endigt, gehören ein Sprechschlüssel und eine Lampe; die Lampe dient gleichzeitig als Anruf- und Freimeldelampe. Erkennt der Umschalterbeamte an dem Leuchten der Lampe einen Anruf, so zieht er den Hebel des Sprechschlüssels nach vorn und schaltet dadurch seinen Abfrageapparat ein; hierdurch wird die Anruftaste bei der Stadtanstalt in die Ruhelage zurückgebracht, und der weiße Stern verschwindet. Der Beamte der Stadtanstalt ruft nunmehr dauernd die Nummer des gewünschten Amtes. Sobald der Umschalterbeamte diese Nummer gehört hat, setzt er den Leitungsstöpsel in die Verbindungsklinke der zweiten Leitung ein. Leuchtet später die Lampe wieder, so gibt dies das Freimeldezeichen an.

Liegt bei einer Stadtanstalt ein nach dem übrigen Teile von England oder dem Auslande bestimmtes Telegramm vor, das beim Zentral-Telegraphenamt aufzunehmen ist, so wird mit der Morsetaste das Zeichen »*T S*«,

das Rufzeichen des Zentral-Telegraphenamts, gegeben. Die Anruflampe am Umschalter flackert dann nur; der Beamte erkennt hieran, daß eine Verbindung mit dem Zentral-Telegraphenamte gewünscht wird, und verbindet, ohne zunächst seinen Abfrageapparat einzuschalten, die Leitung sogleich mit einem Apparatsatze.

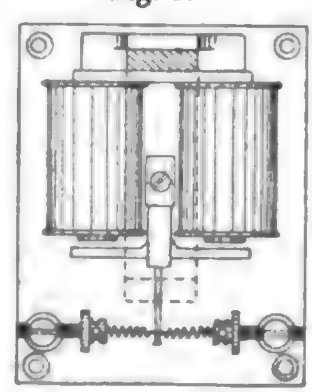
Fig. 1.



Vorderansicht.

Besondere Vorschriften bestehen für den Fall, daß die Leitung des gewünschten Amtes besetzt ist. Den Anruf eines Amtes beantwortet in einem solchen Falle der Umschalterbeamte mit der Morsetaste dadurch, daß er das Wartezeichen »*MQ*« zurückgibt. Das vergeblich angebotene Telegramm wird bei der Aufgabeanstalt mit einem Kreuze bezeichnet. Beim zweiten Male wird wieder ein Kreuz vermerkt und ebenso beim dritten Male. Wird das Telegramm zum vierten Male angeboten, so wird dem Anrufe der zweiten Anstalt das Zeichen »*MQ*« vorangesetzt. Der Umschalterbeamte erkennt hieran, daß das Telegramm dreimal vergeblich angeboten worden ist. Sollte der Beamte das rufende Amt auch jetzt nicht mit der gewünschten Leitung verbinden können, so vermerkt er die Nummer der rufenden und der angerufenen Anstalt und gibt zurück »*MQ* vermerkt«. Das Telegramm wird dann bei der Aufgabeanstalt zur Seite gelegt; es ist jetzt die Pflicht des Umschalterbeamten, auf das Freiwerden der verlangten Leitung zu achten und sie unaufgefordert mit der Leitung des ersten Amtes, das mit dem Abfrageapparate zu verständigen ist, zu verbinden. Die Bestell-Stadtanstalten werden reichlich mit Leitungen ausgerüstet, um eine Verzögerung der Telegramme infolge des Besetztseins der Leitungen möglichst einzuschränken.

Fig. 2.



Rückansicht.

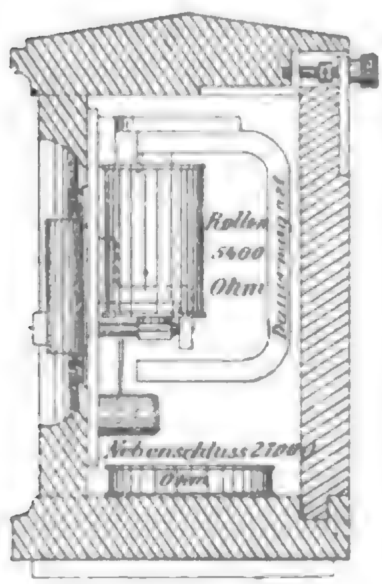
Bevor die Schaltungen des Umschalters beim Zentral-Telegraphenamt und die der Stadtanstalten erörtert werden, sollen zunächst einige sonst nicht allgemein gebräuchliche Apparate des Systems beschrieben werden.

Der polarisierte Klopfer.

Er ist in den Fig. 1 bis 3 dargestellt. Auf den Südpol eines Dauermagneten sind die Elektromagnetkerne gesetzt; der ihnen vorgelagerte Anker ist durch den zweiten Pol des Dauermagneten nordmagnetisch. Fließt ein Strom durch die Windungen des Elektromagneten, so wird der Anker von einem Kerne kräftig angezogen und von dem anderen Kerne ebenso stark abgestoßen. Mit dem Anker ist ein in Fig. 1 sichtbares senkrechtes Stück verbunden, das gegen die Ansätze von zwei Röhren schlägt. Eine Röhre ist geschlossen, und die andere Röhre ist geschlitzt, so daß der Anschlag gegen die Röhren verschieden klingt. Die in Fig. 2 gezeichneten

Federn bringen den Anker in die Ruhelage zurück; sie fallen weg, wenn der Klopfer mit Doppelstrom betrieben wird. Die Elektromagnetrollen haben einen Widerstand von 5400 Ohm; ihnen ist ein Widerstand von 27000 Ohm parallel geschaltet, so daß der Gesamtwiderstand 4500 Ohm beträgt. Der Apparat spricht auf Stromstärken von 1 bis 30 Milliampere gut an; er kann aber nur dort gebraucht werden, wo kein lautes Anschlagen erforderlich ist, und würde wenig Nutzen in einem großen Apparatsaale bieten, in dem

Fig. 3.



Querschnitt.

Fig. 5.

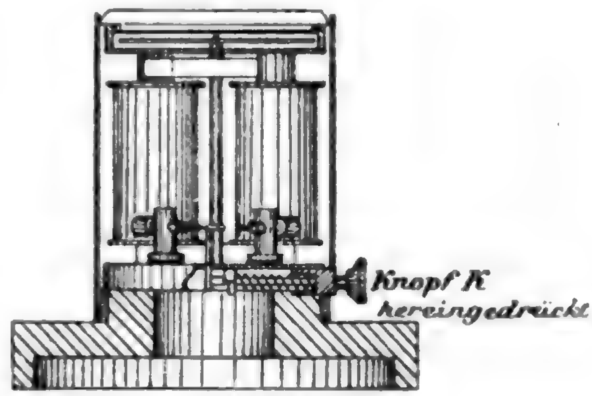


Fig. 6.

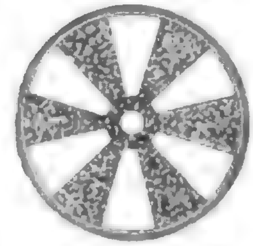


Fig. 4.

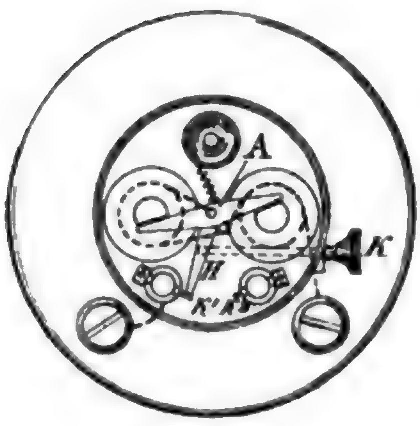
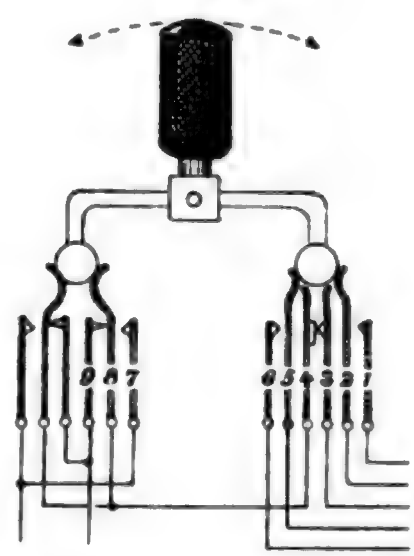


Fig. 7.



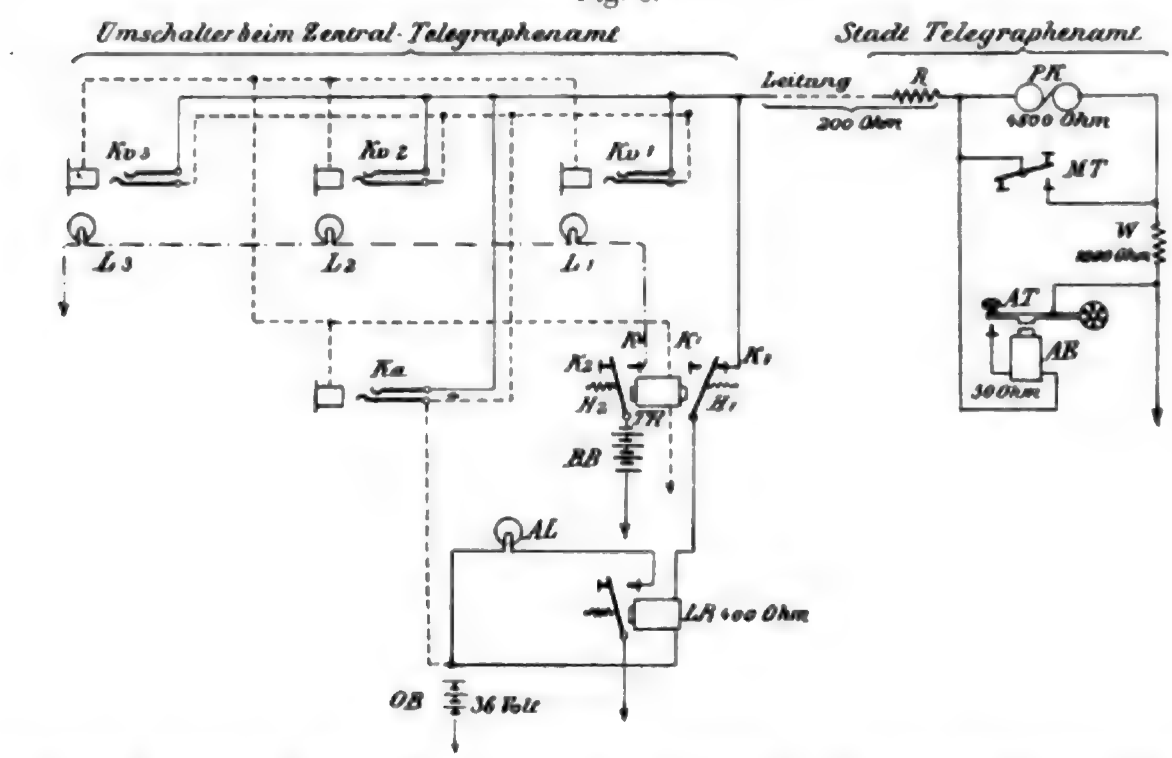
viele gewöhnliche Klopfer in der Nähe arbeiteten. Bei kleineren Ämtern wird sich jedoch dieser polarisierte Klopfer gut verwenden lassen.

Die Anruftaste.

Sie wird bei den Stadtanstalten aufgestellt und dient dazu, das Zentral-Telegraphenamt anzurufen und die Leitung freizumelden. Ihre elektrischen Verbindungen sind in Fig. 4 und die Vorderansicht in Fig. 5 dargestellt.

In der Ruhestellung liegt der mit dem Anker *A* verbundene Hebel *H* gegen den Kontakt K^2. Aus dem Gehäuse ragt ein Druckknopf *K* heraus; wird er hereingedrückt, wie dies in Fig. 4 und 5 gezeichnet ist, so wird der Hebel *H* gegen den Kontakt K^1 gelegt und der Stromkreis für den Elektromagneten geschlossen. Der Elektromagnet wird dann erregt und hält den Anker *A* angezogen, so daß *H* am Kontakte K^1 liegen bleibt. Eine kurze Unterbrechung des Stromes in den Windungen des Elektromagneten genügt, um den Anker von den Elektromagnetkernen zu entfernen und den Hebel *H* gegen den Kontakt K^2 zu legen. Die Ankerachse trägt eine leichte Aluminiumscheibe, die in zwölf abwechselnd weiße und schwarze Teile zerlegt ist — Fig. 6 —. Über dieser Scheibe befindet sich ein schwarzer Deckel, der so ausgeschnitten ist, daß er nur die Hälfte der Sektoren der unteren Scheibe, also entweder die weißen oder die schwarzen Teile, sichtbar läßt. In der Ruhelage des Ankers stehen die schwarzen Sektoren unter den Öffnungen im Deckel; wird der Hebel *H* gegen den Kontakt K^1 gelegt, so

Fig. 8.



dreht sich mit dem Anker die Aluminiumscheibe, und die weißen Sektoren werden sichtbar. Die Oberansicht zeigt in dem einen Falle eine gleichmäßig dunkle Fläche, in dem anderen Falle einen weißen Stern. Die Elektromagnetumwindungen haben einen Widerstand von 50 Ohm; der geringste Strom, der den Anker angezogen hält, beträgt 6 Milliampere.

Der Sprechschlüssel.

Er ist in Fig. 7 schematisch dargestellt. Normal sind die Federn 3-4 und 8-9 verbunden. Wird der Hebel nach vorn gezogen, so werden die Federn 8-9 getrennt und 8-7 verbunden. Wird der Hebel nach hinten gelegt, so werden die Federn 3-4 getrennt und 1-2 und 5-6 verbunden.

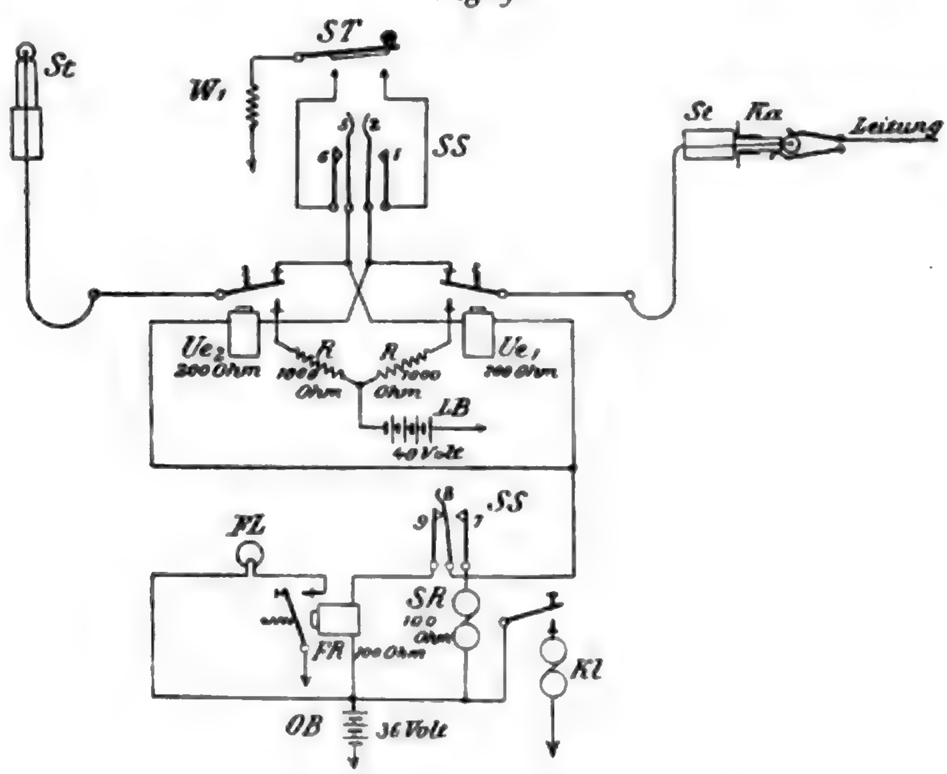
Der Stromlauf einer Stadtanstalt und einer Leitung am Umschalter beim Zweischnursystem.

Sämtliche Stadtleitungen sind durchweg unterirdisch. Ein Widerstand *R* — Fig. 8 — wird bei jeder Stadtanstalt in die Leitung geschaltet und so be-

messen, daß der Widerstand jeder Leitung auf annähernd 200 Ohm gebracht wird. Die Leitung führt von diesem Widerstand aus über den polarisierten Klopfer *PK* und einen Widerstand *W* von 1000 Ohm zur Erde; der Widerstand des Apparatsatzes beträgt also 5500 Ohm. Wird die dem polarisierten Klopfer parallel geschaltete Morsetaste *MT* gedrückt, so werden die Windungen des Klopfers kurz geschlossen, und der Widerstand sinkt auf 1000 Ohm. Beim Niederdrücken der Anruftaste *AT* wird der 50 Ohm betragende Widerstand des Elektromagneten *AE* dem Klopfer *PK* und dem Widerstande *W* parallel geschaltet, so daß der Gesamtwiderstand des Apparatsatzes sich auf rund 50 Ohm vermindert.

Am Umschalter des Zentral-Telegraphenamts führt die Leitung zu den parallel geschalteten inneren Federn der Abfrageklinke *Ka* und der auf die einzelnen Vielfachumschalter verteilten Verbindungsklinken, von denen nur drei Klinken, nämlich Kv_1, Kv_2 und Kv_3, angedeutet sind. Ferner ist die

Fig. 9.



Leitung über den Kontakt K_1 und den Ankerhebel H_1 des Trennrelais *TR* mit dem Linienrelais *LR*, das einen Widerstand von 400 Ohm besitzt, verbunden; das zweite Ende der Windungen von *LR* führt zu dem negativen Pole einer mit dem positiven Pole geerdeten Ortsbatterie *OB* von 36 Volt. In der Ruhelage der Apparate bei der Stadtanstalt fließt durch die Windungen von *LR* ein Strom von rund 6 Milliampere, der aber zu schwach ist, um den Anker von *LR* anziehen zu lassen. Der Anker des polarisierten Klopfers *PK* wird durch diesen Strom an dem Ruhekontakte festgehalten. Um das Zentral-Telegraphenamt anzurufen, drückt der Beamte der Stadtanstalt die Anruftaste *AT* nieder und verringert dadurch den Widerstand des Apparatsatzes auf rund 50 Ohm; der Linienstrom steigt von 6 auf rund 55 Milliampere. Dieser Strom erregt das Linienrelais *LR*; sein Anker legt sich gegen den Arbeitskontakt und schließt den Ortsstromkreis für die Anruflampe *AL*, die dauernd leuchtet. Wird statt der Anruftaste die Morsetaste *MT* gedrückt, so erhöht sich der Strom auf

rund 23 Milliampere; er reicht aus, um das Linienrelais *LR* ansprechen und bei der Übermittlung des Anrufs *TS* die Lampe *AL* flackern zu lassen.

Der Stromlauf für das Zweischnursystem.

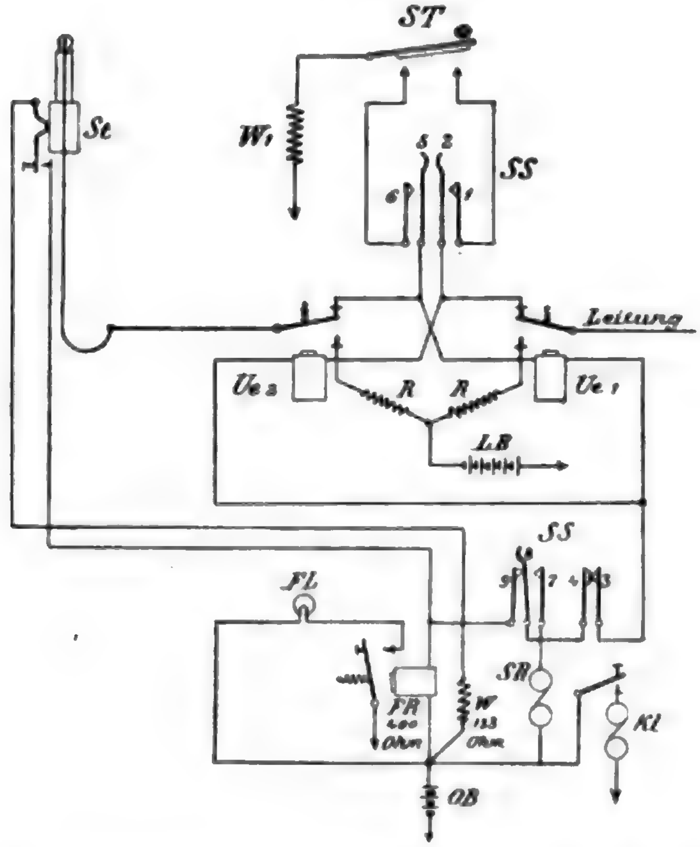
Sobald der Umschalterbeamte das Leuchten einer Anruflampe bemerkt, setzt er einen der beiden Stöpsel *St* eines freien Stöpselpaars in die Abfrageklinke *Ka* ein — Fig. 9 —. Der massive Teil des Stöpsels verbindet dann die Klinkenhülse mit der längeren Klinkenfeder. Ein Strom aus der Batterie *OB* fließt über diese Verbindungsstelle zum Trennrelais *TR* — Fig. 8 —; dieses Relais wird erregt und zieht die Ankerhebel H_1 und H_2 an. Der Ankerhebel H_1 trennt hierbei das Linienrelais *LR* von der Leitung; der Anker von *LR* kehrt in die Ruhelage zurück, und die Anruflampe erlischt. Der Ankerhebel H_2 von *LR* legt sich gegen den Kontakt *K''* und schließt den Stromkreis für alle unterhalb der Verbindungsklinken Kv_1, Kv_2, Kv_3 angebrachten Lampen L_1, L_2, L_3 und die Batterie *BB*; die Lampen leuchten so lange, als in einer Klinke ein Stöpsel steckt, und zeigen dadurch an, daß die zugehörige Leitung besetzt ist. Die Spitze des Stöpsels *St* — Fig. 9 — ist über das Übertragungsrelais Ue_2 und das Freimelderelais *FR* mit der Batterie *OB* verbunden. Beim Einsetzen des Stöpsels *St* kommt daher der freie Pol von *OB* einen Augenblick an das Klinkenfutter, und ein Stromstoß erregt das Trennrelais *TR* — Fig. 8 —. Infolge der Anziehung des Ankerhebels H_1 wird die Leitung kurze Zeit stromlos, so daß der Elektromagnet *AE* bei der Stadtanstalt die Anruftaste *AT* freigibt und den weißen Stern zum Verschwinden bringt; kurz darauf berührt die Stöpselspitze die innere Klinkenfeder, und der Stromweg für die Leitung wird wieder geschlossen. Zum Einschalten des Sprechapparats drückt der Umschalterbeamte den Hebel des Sprechschlüssels *SS*, von dem in Fig. 9 nur ein Teil angedeutet ist, nach vorn und verbindet dadurch die Federn 7 und 8 miteinander. Im Linienstromkreise liegt dann das Sprechrelais *SR*, das auf den Klopfer *Kl* wirkt.

Sobald der Beamte bei der Stadtanstalt an dem Verschwinden des weißen Sternes erkennt, daß sein Anruf am Umschalter beantwortet ist, gibt er mit der Morsetaste *MT* dauernd die Nummer des gewünschten Amtes. Beim Niederdrücken dieser Taste steigt der Strom auf 24 Milliampere. Hierdurch wird das Sprechrelais *SR* — Fig. 9 — erregt, und der Klopfer *Kl* spricht an. Um die Leitung der rufenden Stadtanstalt mit der gewünschten Leitung zu verbinden, wird der zweite Stöpsel *St* in eine Verbindungsklinke *Kv* dieser Leitung eingesetzt. Auf den beim Niederdrücken der Morsetaste einer Stadtanstalt entstehenden Strom von 24 Milliampere spricht das zugehörige Übertragungsrelais *Ue* an; der Ankerhebel wird gegen den unteren Kontakt gelegt, und aus der positiven Linienbatterie *LB* von 40 Volt wird ein Strom von rund 7 Milliampere zur zweiten Anstalt gesandt, der auf den polarisierten Klopfer als Zeichenstrom wirkt. Zum Abfrageapparate des Umschalterbeamten gehört eine Taste *ST*, die durch Umlegen des Hebels des Sprechschlüssels *SS* nach hinten eingeschaltet wird; denn hierdurch werden die Federn 1-2 und 5-6 verbunden. Beim Niederdrücken der Taste *ST* werden die Enden der Windungen der Übertragungsrelais Ue_1 und Ue_2 über den Widerstand W_1 von 550 Ohm geerdet; die Relais sprechen auf einen Strom aus der Batterie *OB* an und senden einen Zeichenstrom aus der Batterie *LB* zu den Stadtanstalten.

Nachdem der Umschalterbeamte den Stöpsel in die Verbindungsklinke der zweiten Leitung gesetzt hat, bringt er den Sprechschlüssel in die Ruhe-

lage zurück. Die Feder 8 legt sich wieder gegen die Feder 9, und das Freimelderelais *FR* wird mit den Leitungen verbunden. Auf den Telegraphierstrom von 24 Milliampere spricht das Relais *FR* nicht an. Wird jedoch am Schlusse der Telegrammübermittelung bei einer Stadtanstalt die Anruftaste *AT* gedrückt, so steigt der Strom auf rund 66 Milliampere. Das Freimelderelais, das so eingestellt ist, daß es auf Stromstärken unter 50 Milliampere nicht anspricht, wird jetzt erregt, und die Freimeldelampe leuchtet. Drückt z. B. das angerufene Amt zuerst seine Anruftaste, so spricht das Relais Ue_1 auf den hierdurch verstärkten Strom an und sendet einen positiven Strom aus der Batterie *LB* zum anrufenden Amte. Drückt dieses Amt seine Anruftaste für das Schlußzeichen, so steigt der Strom aus der Batterie *LB* von 6 auf 32 Milliampere; der zugehörige Elektromagnet *AE* bleibt also erregt und die Taste *AT* bis zum Trennen

Fig 10.



der Verbindung am Umschalter angezogen. Trennt der Umschalterbeamte die Verbindung durch Herausziehen der Stöpsel aus den Klinken, so werden die Anruftasten *AT* bei den Stadtanstalten losgelassen. Das Verschwinden der weißen Sterne zeigt jetzt den Beamten der Stadtanstalten an, daß die Verbindung getrennt und die Leitung für einen neuen Anruf frei ist.

Der Stromlauf für das Einschnursystem.

Nach der Schaltung in Fig. 10 führt im Ruhezustande die Leitung über das Freimelderelais *FR*, das gleichzeitig als Anrufrelais dient, zur Batterie *OB*. Für jede Leitung sind ein Stöpsel mit Schnur und Federkontakt, ein Paar Übertragungsrelais, ein Sprechschlüssel, ein Freimelderelais und eine Freimeldelampe vorhanden. Wird bei der Stadtanstalt die Anruftaste *AT* gedrückt, so fließt ein Strom von rund 42 Milliampere durch das Relais *FR* und läßt es seinen Anker anziehen; hierdurch wird die Lampe *FL* zum Leuchten

gebracht. Wenn mit der Morsetaste das Anrufzeichen *TS* für das Zentral-Telegraphenamt gegeben wird, so beträgt der durch das Relais *FR* fließende Strom 20 Milliampere; er reicht noch aus, um das Relais ansprechen und die zugehörige Lampe flackern zu lassen. Beobachtet der Umschalterbeamte den Anruf an dem Leuchten der Lampe *FL*, so schaltet er durch Umlegen des Hebels seinen Abfrageapparat ein; hierbei wird beim Herübergehen der Feder 8 von der Feder 9 zur Feder 7 die Leitung einen Augenblick stromlos, so daß die Anruftaste bei der Stadtanstalt in die Ruhelage zurückkehrt. Nachdem der Umschalterbeamte die Nummer der gewünschten Leitung gehört hat, setzt er den Stöpsel *St* in die Verbindungsklinke dieser Leitung. Beide Stadtanstalten verkehren jetzt in gleicher Weise wie beim Zweischnursysteme miteinander. Damit die Telegraphierströme das Relais *FR* nicht so stark erregen, daß es seinen Anker anzieht, wird beim Emporheben des Stöpsels *St* ein Widerstand *w* von 133 Ohm dem Relais *FR* parallel geschaltet; von dem rund 42 Milliampere betragenden Telegraphierstrome fließen nur rund 10 Milliampere durch das Relais und lassen es unbeeinflußt.

Gibt das anrufende Amt durch das Drücken der Anruftaste das Schlußzeichen, so fließt ein Strom von rund 16 Milliampere durch das Relais *FR*; es zieht seinen Anker an, und die Lampe *FL* leuchtet. Beim Herausziehen des Stöpsels aus der Verbindungsklinke wird die Leitung kurze Zeit stromlos, und die Anruftaste bei dem angerufenen Amte kehrt in die Ruhelage zurück. Um dies für das anrufende Amt zu erreichen und gleichzeitig die Lampe *FL* auszulöschen, legt der Umschalterbeamte einen Augenblick den Hebel des Sprechschlüssels *SS* nach hinten und trennt die Federn 3 und 4, also auch die Leitung zum anrufenden Amte.

Wenn am Schlusse der Übermittlung das angerufene Amt zuerst die Anruftaste *AT* drückt, so spricht das Relais Ue_1 an und sendet einen Strom aus der Batterie *LB* zum ersten Amte. Sobald bei diesem Amte die Anruftaste *AT* gedrückt wird, erregt der Strom aus der Batterie *LB* den Elektromagneten *AE*, so daß die Anruftaste festgehalten wird. Beim Herausziehen des Stöpsels *St* fällt der Anker des Relais Ue_1 ab; die Leitung zum ersten Amte wird hierdurch kurze Zeit stromlos, und die Anruftaste kehrt in die Ruhelage zurück.

Für die rechtzeitige Beantwortung der Anrufe ist es wichtig, daß einzelne Arbeitsplätze nicht übermäßig belastet sind. Um einen Ausgleich zwischen stark und schwach belasteten Arbeitsplätzen herbeizuführen, ist ein Zwischenverteiler angebracht, mit dem die Leitungen auf beliebige Arbeitsplätze geschaltet werden können.

Um in den Zeiten des schwächeren Verkehrs die drei Arbeitsplätze eines Vielfachumschalters von einem Beamten bedienen zu lassen, ist eine besondere Lampe vorgesehen, die regelmäßig leuchtet, wenn irgend eine andere Lampe zum Glühen gebracht wird.

Ferner ist ein Umschalter vorhanden, mit dem jede Leitung auf eine gemeinsame Morsetaste geschaltet werden kann; diese Taste dient zur Übermittlung des Uhrenzeichens an alle Stadtanstalten um 10 Uhr Vormittags.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Funkentelegraphischer Schiffsmeldedienst in den Niederlanden. Mit dem 1. Juni 1906 sind für das Gebiet der Niederlande Bestimmungen über den funkentelegraphischen Verkehr in Kraft getreten, welche die Bedingungen angeben, unter denen die auf funkentelegraphischem Wege von Schiffen in See aufgenommenen Meldungen und Notzeichen an Interessenten durch den Telegraphen weiter befördert werden.

Die Bestimmungen lauten:

Artikel 1.

Das Reichsamt mit funkentelegraphischem Dienste in Scheveningen-Hafen gibt denjenigen, die dies beantragt haben, von den auf funkentelegraphischem Wege erhaltenen Meldungen von Schiffen und von empfangenen Notzeichen mittels des Telegraphen Nachricht.

Artikel 2.

Für die Lieferung der im Artikel 1 bezeichneten Nachrichten wird innerhalb der Niederlande vom Adressaten erhoben:

eine Küstentaxe von vorläufig 1 Gulden (= 1 M. 70 Pf.) für jede Nachricht, ferner

eine Gebühr von 50 Cents (= 85 Pf.), sofern das zusammenzustellende Telegramm nicht mehr als 10 Wörter enthält, und von je 25 Cents für jede weiteren 10 Wörter oder einen Teil davon.

Außerdem können die erwähnten Nachrichten auch gegen eine feste Jahresgebühr geliefert werden, deren Höhe vom Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe in jedem einzelnen Falle nach Maßgabe der Zahl und des Umfanges der verlangten Angaben und in Anlehnung an den angegebenen Einzelgebührentarif besonders festgesetzt wird.

Bei der Lieferung der erwähnten Nachrichten an Interessenten außerhalb der Niederlande werden die Kosten um die ausländischen Telegrammgebühren erhöht.

Zu diesen Bestimmungen sind eingehende Ausführungsvorschriften erlassen worden, aus denen folgendes mitgeteilt sei.

Unter »Meldungen« im Sinne der Bestimmungen sind zu verstehen die eingehenden Mitteilungen über verlassen befundene Schiffe und die Anträge, mittels deren Schiffe ihre Rapportierung (Meldung ihres Einlaufs oder ihrer Ausfahrt an die Reeder usw.) nachsuchen, zutreffendenfalls unter Hinzufügung des Ortes, wo das Schiff sich befindet. Die Anträge des Publikums auf telegraphische Übermittlung der erwähnten Meldungen sowie der aufgenommenen Notzeichen sind an das Reichsamt mit funkentelegraphischem Dienste in Scheveningen-Hafen zu richten. Auf Verlangen lassen die niederländischen Reichs-Telegraphenanstalten dabei ihre Mitwirkung eintreten. Gehen Anträge vom Ausland ein, in denen ein im Inlande wohnender Stellvertreter, mit dem die Verrechnung der Kosten stattzufinden hätte, nicht genannt ist, so werden die Anträge in Abschrift der Generaldirektion der Posten und Telegraphen vorgelegt. Bis zum Eingange der näheren Entschließung der Generaldirektion muß den Anträgen die nötige Folge gegeben werden. Die eingehenden Anträge, die Schiffe, über die Mitteilungen gewünscht werden, die auf radio-

telegraphischem Wege erhaltenen Meldungen und Notzeichen sowie die abgelassenen telegraphischen Benachrichtigungen und die dafür zu entrichtenden Gebühren werden beim Telegraphenamte Scheveningen-Hafen fortlaufend gebucht. Die Gebühren werden am Monatsende durch Vermittlung der beteiligten Inlands-Telegraphenanstalten eingezogen.

Der Hamburgische Seehandel im Jahre 1905. Nach einer vorläufigen Aufstellung des Handelsstatistischen Bureaus in Hamburg hat der Gesamtseehandel Hamburgs, Einfuhr und Ausfuhr, sich im Jahre 1905 auf 176,5 Millionen Doppelzentner im Werte von 5211,8 Millionen Mark belaufen. Dem Vorjahre gegenüber ist die Menge um 15,4 Millionen Doppelzentner, der Wert um 509,2 Millionen Mark oder 11 v. H. gestiegen. Dieses Ergebnis übertrifft sämtliche Schätzungen, die auf Grund des erheblich gewachsenen Schiffsverkehrs im letzten Jahre über den Umfang der ein- und ausgeführten Gütermengen angestellt worden sind. Am stärksten hat die Einfuhr zugenommen; sie ist von 107,3 Millionen Doppelzenter und 2555,2 Millionen Mark auf 121 Millionen Doppelzentner und 2866,3 Millionen Mark gestiegen. In Millionen Doppelzentnern stellte sich die Einfuhr an a) Verzehrungsgegenständen auf 36,5, b) Bau- und Brennstoffen auf 36,5, c) Rohstoffen und Halbfabrikaten auf 45,2, d) Manufaktur- und Modewaren auf 0,3 und e) Industrieerzeugnissen auf 2,5; der Wert bezifferte sich zu a) auf 911,2, b) auf 58,7, c) auf 1637,1, d) auf 79,5 und e) auf 179,1 Millionen Mark. Die verhältnismäßig größte Steigerung zeigt sich bei der ersten Einfuhrgruppe, den Verzehrungsgegenständen. Die Ausfuhr ist nicht so stark, immerhin aber auch recht beträchtlich gewachsen; sie hat sich von 53,8 Millionen Doppelzentnern zu 2147,4 Millionen Mark auf 55,5 Millionen Doppelzentner zu 2345,5 Millionen Mark gehoben. In der Ausfuhr waren die verschiedenen Warengruppen folgendermaßen vertreten:

Verzehrungsgegenstände ..	mit	20,1	Mill.	Doppelzentnern	zu	639,3	Mill. Mark,
Bau- und Brennstoffe	-	5,7	-	-	-	19,5	- - ,
Rohstoffe und Halbfabrikate	-	22,2	-	-	-	800,9	- - ,
Manufaktur- und Modewaren	-	0,6	-	-	-	276,7	- - .
Industrieerzeugnisse	-	6,9	-	-	-	609,2	- - .

LITERATUR.

Materialien zum deutschen Postrecht. Bearbeitet von Karl Gattermann, Postdirektor a. D. Leipzig 1906. Druck und Verlag von Alexander Schwarzenberg. 1 Band 8° 344 S. Preis 3 Mark.

Als Hilfsmittel für die Auslegung und Anwendung der Gesetze kommen in erster Linie die Gesetzesmaterialien in Betracht. Dieser Begriff umfaßt die ganze Entstehungsgeschichte eines Gesetzes, d. h. den mitunter recht mannigfaltigen Entwickelungsgang, den es auf dem weiten Wege parlamentarischer Beratung vom Entwurfe zum Gesetze zurückgelegt hat. Hierher gehören der Gesetzentwurf und seine Begründung in der den gesetzgebenden Körperschaften — im Reiche dem Reichstage — zur Beschlußnahme unterbreiteten Fassung, ferner die amtlichen Berichte über

die Verhandlungen in der Volksvertretung. — Da die geltenden Gesetze häufig nur eine Fortentwickelung ihrer Vorgänger sind, ist es nicht selten erforderlich, auch die Materialien früherer Gesetze zur Auslegung der geltenden heranzuziehen.

Hinsichtlich der Reichs-Gesetzgebung finden sich die Materialen zu allen Reichsgesetzen in den vom Reichstagsbureau bearbeiteten »Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Reichstags nebst Anlagen« zusammengestellt. Diese amtlichen stenographischen Berichte sind verhältnismäßig schwer zugänglich; es ist außerdem nicht ganz einfach, sich in den für jede Session mehrere umfangreiche Bände umfassenden Druckwerken zurechtzufinden. Die Schwierigkeit besteht einmal darin, daß die dem Reichstage gemachten Vorlagen, die ihm von den Kommissionen erstatteten Berichte usw. getrennt von den stenographischen Berichten über die Verhandlungen in den Vollsitzungen zu besonderen Anlagebänden vereinigt sind. Dazu kommt, daß der Stoff allgemein, auch in den Anlagebänden, lediglich nach der Zeitfolge geordnet ist. Die einen und denselben Gegenstand betreffenden Materialien sind bei dieser Einrichtung also stets mindestens in zwei verschiedenen Bänden — dem Bande mit den stenographischen Berichten und dem Anlagenbande — zu suchen und finden sich innerhalb der einzelnen Bände meist an verschiedenen Stellen zerstreut.

Was das Postrecht anbetrifft, so können für die Auslegung des jetzt geltenden Rechtes außer den Materialien zum Reichs-Postgesetze vom 28. Oktober 1871 und zur Postgesetz-Novelle vom 20. Dezember 1899 auch die Materialien vom Postgesetze des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 nicht entbehrt werden. Hierbei ist der Begriff des Postrechts beschränkt auf die in den §§ 1 bis 3, 5 bis 52 des Reichs-Postgesetzes geordneten Angelegenheiten; es sind also ausgeschieden alle dem Taxrecht angehörenden gesetzlichen Tarifbestimmungen und das durch das Eisenbahn-Postgesetz geregelte Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen. Auch in dieser Beschränkung sind die Materialien der in Betracht kommenden Gesetze, die alle ihrer Entstehung nach verschiedenen, größtenteils weit zurückliegenden Reichstagssessionen angehören, umfangreich und nicht leicht auffindbar; es war deshalb ein glücklicher, dem praktischen Bedürfnis entgegenkommender Gedanke des Herausgebers, die zerstreuten Materialien dieser Gesetze zu sammeln und gedruckt weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Insoweit — mit den Einschränkungen, die sich aus den vorstehenden Ausführungen über den Begriff des Postrechts ergeben, — ist das vorliegende Werk in seinen drei ersten Teilen eine Wiederholung der früher (1893 in erster, 1896 in zweiter Auflage) vom Herausgeber bearbeiteten Zusammenstellung der »Materialien zu dem Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867, dem Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 und dem Gesetz vom 20. Dezember 1875, betr. die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 (Eisenbahn-Postgesetz)«. Leider hat der Herausgeber versucht, aus den Materialien alles das auszuscheiden, was ihm entbehrlich schien. Es mag dahingestellt bleiben, ob er dabei in allen Fällen eine glückliche Hand gehabt hat; im Interesse der praktischen Brauchbarkeit wären diese Kürzungen jedenfalls besser unterblieben, da das Werk in dieser gekürzten Form keinen vollgiltigen Ersatz der amtlichen Materialien bedeutet, namentlich dem gewissenhaften Ausleger das Zurückgehen auf die amtlichen Materialien nicht erspart.

Der letzte Teil des Buches, das als Einleitung einige Ausführungen über Postregal und Postzwang, als Schluß ein alphabetisches Sachregister enthält, besteht in einer Wiedergabe höchstrichterlicher Erkenntnisse aus dem Gebiete des Postrechts. Auch hier hat sich der Herausgeber von dem Gesichtspunkte leiten lassen, nur die nach seiner Ansicht wichtigsten Entscheidungen in seine Sammlung aufzunehmen; es kann also auch dieser Teil auf Vollständigkeit keinen Anspruch erheben. Namentlich werden die für die Auslegung der Postgesetz-Novelle wertvollen Entscheidungen des Reichsgerichts über den Begriff »Anstalt«, »Sendungen mit der Aufschrift bestimmter Empfänger« usw. vermißt.

Wenn hiernach das Buch auch nicht alle Erwartungen erfüllt, die vom Standpunkte des praktischen Bedürfnisses gestellt werden dürfen, so ist dem Herausgeber jedenfalls die Anerkennung nicht zu versagen, daß er als Erster sich der Mühe einer Zusammenfassung aller Materialien zum Postrecht unterzogen hat, einer Mühe, die in Anbetracht der vierzigjährigen Entwickelung des Postrechts seit der Gründung des Norddeutschen Bundes in gleichem Maße dankenswert und lohnend erscheint.

Die Freileitungen. Ihre Konstruktion, Anordnung und Berechnung. Von H. Pohl, Oberingenieur. Leipzig, Verlag von S. Hirzel, 1906. Preis geheftet 5 Mark, gebunden 6 Mark.

Es gab bisher noch kein Buch, das die Herstellung der Freileitungen von Starkstromanlagen einigermaßen zusammenhängend behandelte. Dieser Umstand veranlaßte den Verfasser und die Verlagsanstalt, die in Frage kommenden Kapitel des zu gleicher Zeit erscheinenden zweiten Teiles des sechsten Bandes des bekannten Handbuchs der Elektrotechnik von Prof. Dr. Heinke teilweise erweitert im vorliegenden Sonderabdrucke zusammenzufassen. Mit der Herausgabe dieses Buches wird einem Bedürfnisse genügt, das sich bei dem jetzigen lebhaften Aufschwunge der Starkstromindustrie nicht nur in den Kreisen der Erbauer solcher Anlagen, sondern auch bei den Schwachstromtechnikern, insbesondere bei den Beamten der Reichs-Telegraphenverwaltung, denen die Sorge für den Schutz der Telegraphen- und Fernsprechanlagen gegen die Gefährdung durch Starkstrom in erster Linie obliegt, recht fühlbar gemacht hat.

Den Bezirksaufsichtsbeamten für Telegraphie und den Telegraphenbaubeamten kann das Werk besonders empfohlen werden. Es zeigt in Wort und Bild in höchst anschaulicher Weise, wie die Herstellung der Stützpunkte und der Leitungen für Starkstromanlagen nach den Erfahrungen und den bewährten Mustern der größten deutschen elektrotechnischen Firmen zu erfolgen hat, und wie am besten und sichersten den Vorschriften und Normen des Verbandes der deutschen Elektrotechniker Rechnung zu tragen ist. In einigen Abschnitten, z. B. in denen über »Leitungsmaste«, »Isolatoren«, »Telephonstörungen und Schutz gegen dieselben«, wird der Telegraphenbeamte manche Konstruktionen finden, die im Telegraphenbaue benutzt werden, und die auch vom Starkstromtechniker für den Bau seiner Anlagen übernommen worden sind, weil sie sich dauernd bewährt hatten. Immerhin enthalten auch diese Abschnitte noch viel Beachtenswertes und Brauchbares für den Schwachstromtechniker; es sei hier nur die Verdrillung der Starkstromleitungen selbst zur Verhinderung und Abschwächung der Telephonstörungen angeführt.

Von besonderem Nutzen wird für den Telegraphenbeamten das Studium folgender Abschnitte sein.

1. Allgemeine Anordnung der Freileitungen. — Hier werden u. a. auch die rechtlichen Verhältnisse, die beim Baue von Starkstromleitungen an Straßen, innerhalb von Ortschaften und Grundstücken in Frage kommen, kurz erörtert.

2. Kreuzungen von Freileitungen mit Straßen und Bahnkörpern.

3. Vorrichtungen, welche die Leitungen im Falle eines Bruches stromlos machen, und Vorrichtungen, welche ein Herabfallen der Freileitungen verhüten sollen.

In diesen Abschnitten finden die automatischen Ausschalter, das Drahtbruchrelais von Siemens & Halske, die Gould'sche Kupplung und ein selbsttätiger Kurzschließer für Hochspannungsleitungen, bei dem der Kurzschluß auf mechanischem Wege herbeigeführt wird, genügende Würdigung. Ferner werden die geerdeten Fangösen, Fangbügel und die verschiedenen Formen von Schutznetzen sachgemäß beschrieben.

4. Maßregeln zur Herbeiführung persönlicher Sicherheit. — Hier finden sich beachtenswerte Hinweise über die Erhaltung eines guten Isolationszustandes der Starkstromleitungen und über das Mindestmaß ihres Isolationswiderstandes bei den verschiedenen Spannungen.

5. Freileitungsmaterial der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und der Siemens-Schuckert Werke.

Die Ausstattung des Buches ist vorzüglich; die Abbildungen und Schauzeichnungen sind recht klar und leicht verständlich.

Was ist Elektrizität? Versuch einer anschaulichan Beschreibung der elektrischen Kräfte. Von Dr. phil. Hermann Fricke, Assistent bei den physikalischen Übungen im Kaiserlichen Telegraphen-Versuchsamt. Mit 18 Abbildungen. Wolfenbüttel, Heckners Verlag. 1906. Preis 2 Mark.

Auf Grund einiger einfachen Annahmen über die Natur des Lichtäthers wird ein anschauliches Bild vom Wesen der Elektrizität und ihrem Zusammenhange mit der übrigen Physik entworfen. Der Äther ist der Träger des Lichtes und der elektrischen und magnetischen Fernkräfte. Die Ansichten über die Beschaffenheit des Äthers, der alle Stoffe durchdringt, sind in der Wissenschaft geteilt. Fricke nimmt an, daß der Äther ein Gas sei, das außerordentlichen Druck ausübt, und dessen Teilchen große Geschwindigkeit besitzen. Anschließend an die Vorstellungen von Maxwell betrachtet er den Äther zunächst einfach als die »Elektrizität«. Elektrische Ströme sind demnach Ströme des Äthers, Ladungen mit Elektrizität sind Ladungen mit Äther, elektrische Spannungen sind Spannungen des Äthers, kurz: Elektrizität ist Lichtäther. Hiervon ausgehend wird das elektrostatische Kraftfeld betrachtet, das sich als Druckwirkung des Äthers darstellt; ferner die Influenz als Folge elektrischer gasförmiger Strahlung; der Eelektromagnetismus als Wirbel im Äther und innere Reibung des Äthers; die Lichtbrechung, Polarisation u. s. f. Auf den Eigenschaften des Äthers beruhen die physikalischen und chemischen Gesetze. Die klare und einfache Theorie des Äthers, zu deren Veranschaulichung der Verfasser auf einige in der Natur beobachtete Erscheinungen hinweist, eröffnet interessante Ausblicke. Der Leser wird zum Nachdenken angeregt; er darf aber nicht vergessen, daß in der Naturwissenschaft der Boden der Tatsachen nicht verlassen werden darf. Die Tatsachen müssen zunächst beobachtet und geprüft werden; erst dann lassen sich Schlußfolgerungen ziehen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 19. BERLIN, OKTOBER. **1906.**

Zentralanrufschränke für Telegraphenleitungen.

Von Ober-Postpraktikant Schwill in Berlin.

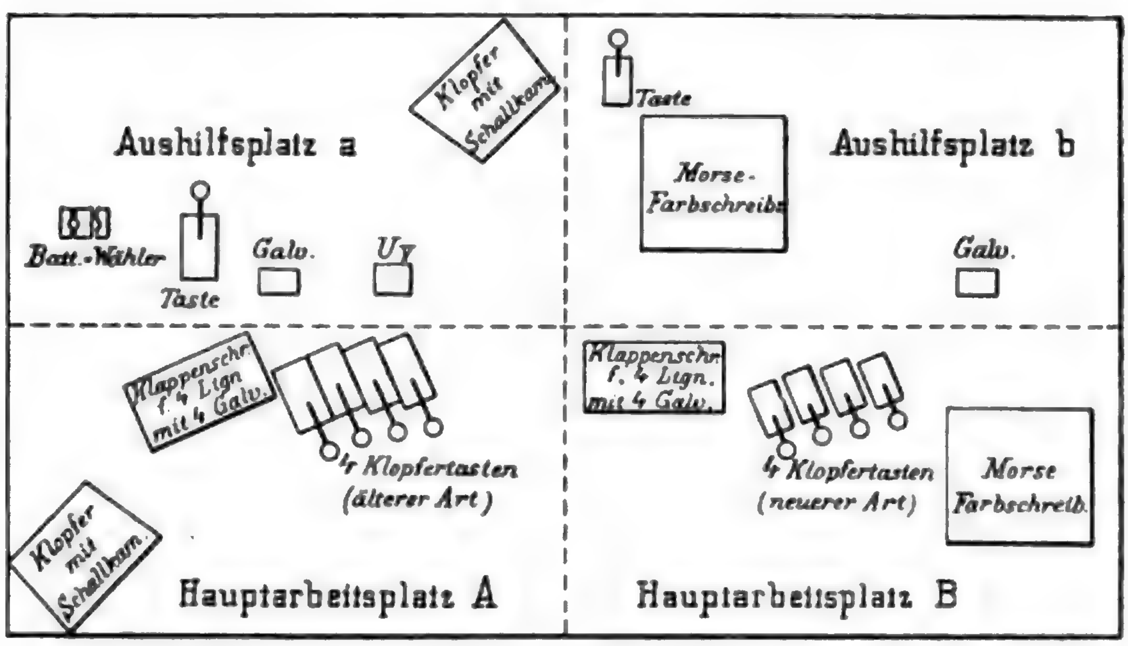
Bei den Telegraphenanstalten des deutschen Reichs-Telegraphengebiets ist bis vor kurzem mit wenigen Ausnahmen nach dem Grundsatze verfahren worden, jede zum Betrieb eingeführte Leitung auf einen Apparat zu schalten und mit diesem dauernd verbunden zu lassen. Diese Betriebsweise, bei der die Leitung mit dem zugehörigen Apparate gewissermaßen ein unzertrennliches Ganzes bildet, kann jedoch im allgemeinen nur dann als vorteilhaft angesehen werden, wenn jede Leitung zur Bewältigung des Telegrammverkehrs ständig einen Beamten erfordert. Nimmt dagegen ein Teil der Leitungen die Arbeitskraft eines Beamten nicht voll in Anspruch, so ergeben sich daraus mancherlei Nachteile in betriebstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht. Je mehr Leitungen einem Beamten zugeteilt sind, um so schwieriger gestaltet sich für ihn die Bedienung der Apparate und die Überwachung des Telegrammverkehrs, um so leichter wird ein Anruf überhört, namentlich dann, wenn der Beamte bereits anderweit beschäftigt ist. Die Beamten sind gezwungen, häufig ihren Arbeitsplatz zu wechseln, wodurch viel Zeit nutzlos verloren geht. Außerdem wird dadurch, daß die Apparate über einen unverhältnismäßig großen Raum verstreut liegen, die Beaufsichtigung des Betriebs erschwert.

Nicht minder groß sind die Nachteile wirtschaftlicher Art; denn der Bedarf an Apparatbeamten hängt nicht nur von dem Umfange des Telegrammverkehrs, sondern auch wesentlich von der Anzahl der Apparate ab, die ein einzelner Beamter allein zu bedienen imstande ist. Die Zahl der gleichzeitig im Dienste anwesenden Apparatbeamten steht deshalb für gewöhnlich in keinem richtigen Verhältnisse zu der Stärke des Telegrammverkehrs, so daß die Arbeitskräfte der Beamten nicht genügend ausgenutzt werden können.

Mit Rücksicht hierauf ist man vor einigen Jahren versuchsweise dazu übergegangen, die Telegraphenleitungen bei einer Reihe von Telegraphenämtern nach dem Vorbilde der Fernsprechleitungen zu schalten, das heißt, sie auf Klappenschränke verschiedener Größe zu legen und nur nach Bedarf mit den Aufnahmeapparaten zu verbinden. Die Versuche mit der Zentralisierung der Telegraphenleitungen haben ein so günstiges Ergebnis geliefert, daß begonnen worden ist, die neue Betriebsweise bei einer größeren Anzahl von Telegraphenanstalten einzuführen. Da die Einrichtungen dieser Ämter noch wenig bekannt sind, so sollen sie im folgenden näher beschrieben werden.

Die Zentralisierung der telegraphischen Anrufe erfolgt unter Benutzung von Klappenschränken zu 4, 50 und 100 Leitungen. Für die Auswahl der Schranktype sind die örtlichen und die Verkehrsverhältnisse der einzelnen Ämter maßgebend. Im allgemeinen gelangen bei Anstalten von kleinem und mittlerem Verkehrsumfange für die Arbeitsstrom- und Ruhestromleitungen Klappenschränke zu 4 Leitungen zur Anwendung. Bei größeren Ämtern schaltet man auf diese Schränke nur die Ruhestrom-

Fig. 1.



leitungen, die Arbeitsstromleitungen dagegen auf Zentralanrufschränke zu 50 oder 100 Leitungen. Von der Zentralisierung sind ausgeschlossen die dauernd mit Hughesapparaten betriebenen Leitungen, die internationalen und die Sp-Leitungen.

A. Ämter mit Klappenschränken zu 4 Leitungen.

Die Klappenschränke werden auf den Apparattischen aufgestellt und in der Regel durch je einen Beamten bedient. Jeder Schrank wird mit 4 Leitungen belegt. Bei schwachem Verkehre, namentlich zur Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen, beaufsichtigt ein Beamter mehrere Schränke gleichzeitig, während in den Stunden des lebhafteren Verkehrs die auf den Klappenschränken liegenden Leitungen nach Bedarf auf Aushilfsapparate geschaltet werden. Durch den Zentralisierungsbetrieb tritt in der Art und Weise, wie sich der Telegrammverkehr in den Leitungen abwickelt, keine Änderung ein.

Die Klappenschränke stehen schräg links von dem Sitze des Beamten (Fig. 1). Sie sind so eingerichtet, daß sie sowohl Arbeitsstrom- als auch

Ruhestromleitungen aufnehmen können. Aus Zweckmäßigkeitsgründen vereinigt man auf den Schränken aber nur Leitungen der einen oder anderen Gattung. An den Schrank schließen sich rechts 4 Klopfertasten alter oder neuer Art und ein als Abfrageapparat dienender Farbschreiber an; falls die Leitungen des Schrankes mit Klopfer betrieben werden, so erhält der Abfrageapparat seinen Platz vor dem linken Ende des Klappenschranks. Die für besondere Zwecke etwa notwendigen Nebenapparate — Relais, Umschalter, Widerstände, Induktanzrollen usw. — werden rechts von den Tasten oder auf einem erhöhten Brette über den Tasten untergebracht. Die Apparate eines Arbeitsplatzes nehmen auf diese Weise etwa denselben

Fig. 2.



Raum ein wie der Aufnahmeapparat einer nach den zur Zeit geltenden Vorschriften geschalteten Leitung nebst Zubehör.

Der Klappenschrank besitzt für jede Leitung ein Klappensystem *K*, eine Doppelklinke *Kz* und einen Hebelumschalter *H* (Fig. 2 und 3). Außerdem wird für jede Leitung ein Galvanoskop *G* vorgesehen, um auch in solchen Fällen, in denen die Klappe aus irgend einer Ursache versagen sollte, den Anruf sicherzustellen. Bei Verwendung polarisierter Galvanoskope sind diejenigen Instrumente, deren Nadeln bei Stromlosigkeit wegen gegenseitiger magnetischer Beeinflussung nach links oder rechts ausschlagen, mit kleinen Eisenstückchen *t* zu versehen. Diese werden auf derjenigen Seite

des Galvanoskops befestigt, nach welcher die Nadel zeigt. Der Aufnahmeapparat läßt sich durch Niederdrücken der Hebelumschalter in jede der 4 Leitungen einschalten. Von den beiden Apparatzuführungen liegt die eine parallel zu allen 4 Hebelumschaltern, während die andere bei den

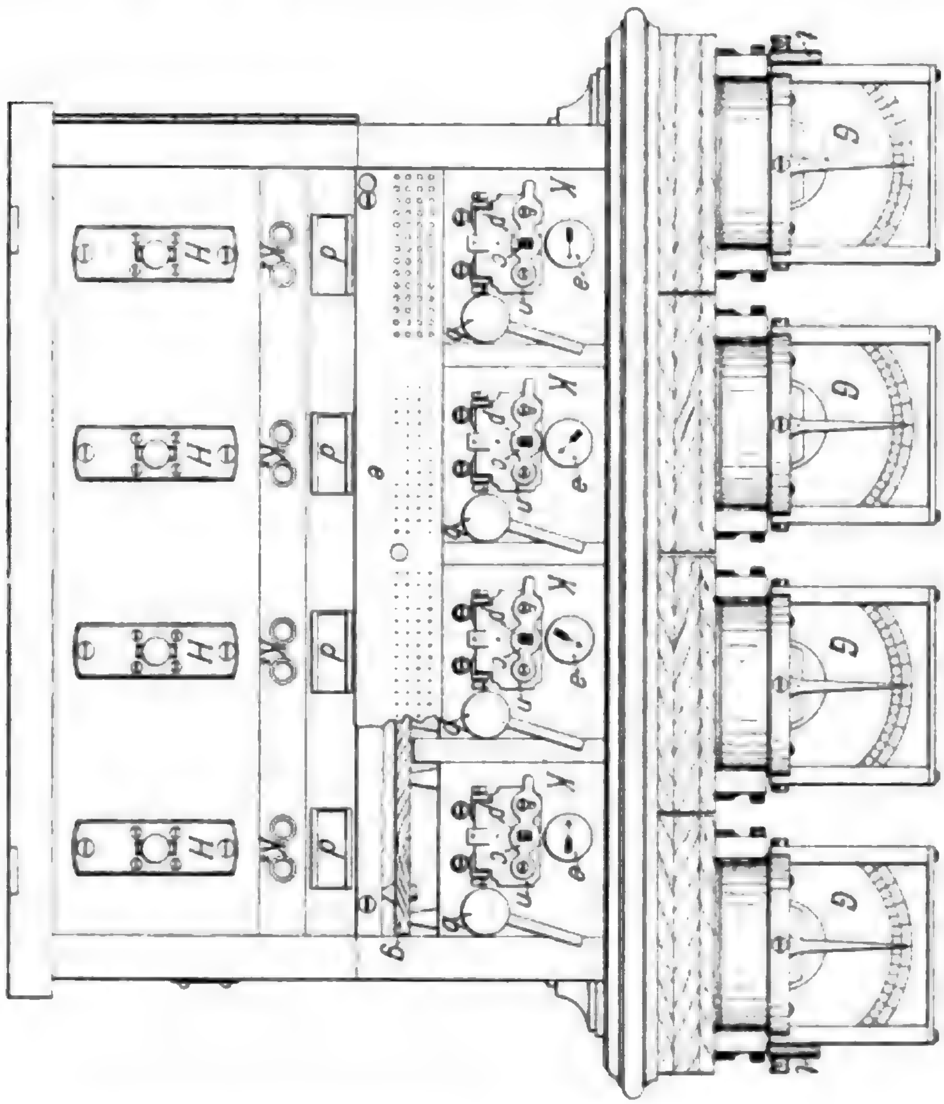


Fig. 3.

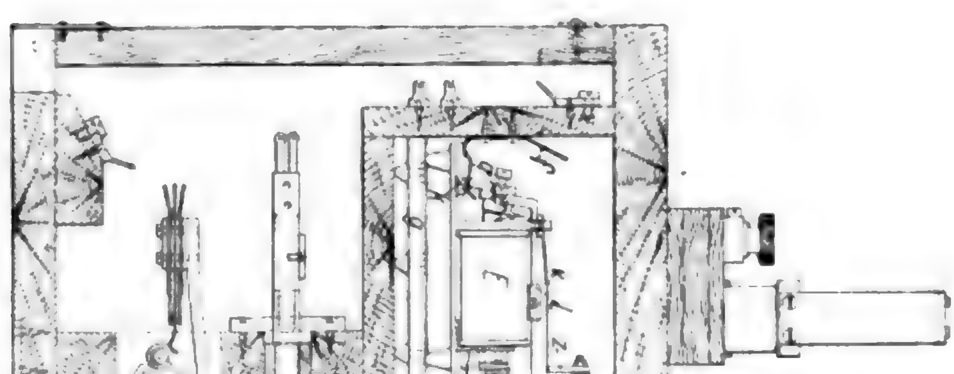


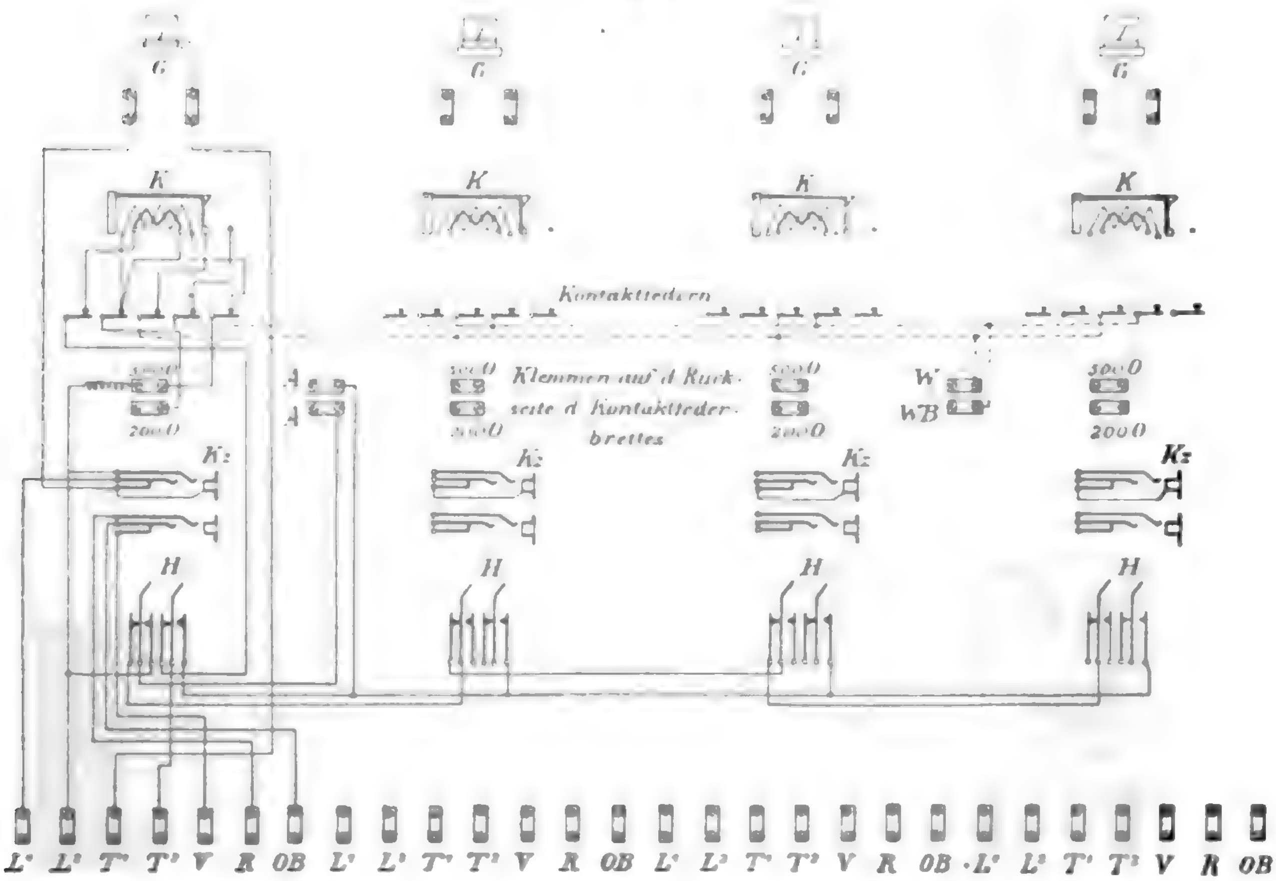
Fig. 3a.

ersten 3 Umschaltern über Unterbrechungskontakte verläuft (Fig. 4). Hierdurch wird die Verwendung gemeinschaftlicher Batterien für Ruhestromleitungen ermöglicht, ohne daß die Gefahr besteht, daß bei gleichzeitigem Umlegen mehrerer Hebelumschalter Batterien oder Batterieteile kurzgeschlossen

werden. Die Tasten bleiben mit den zugehörigen Leitungen sowohl bei Ruhe- als auch bei Abfragestellung der Hebelumschalter verbunden. Infolgedessen kann der Schrankbeamte in eine beliebige Leitung eintreten, ohne sie vorher auf den Abfrageapparat schalten zu müssen. Geht beispielsweise in einer Leitung ein Anruf ein, während der Beamte gerade mit der Abgabe eines Telegramms in einer anderen Leitung beschäftigt ist, so unterbricht er seine Arbeit für einen Augenblick und verständigt sich mit dem rufenden Amte mit Hilfe der zu der Leitung gehörenden Taste. Der Zweck der Doppelklinken wird weiter unten auseinandergesetzt werden.

Jede Klappe sitzt getrennt von der anderen in einer besonderen Kammer; zur Verstärkung der Resonanz stehen jedoch alle Klappen auf einem gemeinsamen Schallbrette *g* aus Mahagoniholz. Um das Herausnehmen und Wiedereinsetzen der Klappen zu erleichtern, sind sie mit den Zuführungs-

Fig. 4.



drähten nicht fest, sondern durch federnde Kontakte *f* verbunden. Die Kontaktfedern befinden sich auf der Kammerrückwand und legen sich beim Hineinschieben der Klappen in die Kammern auf Kontaktknöpfe *k* auf, die in die Grundplatten der Klappen isoliert eingelassen sind (Fig. 5 und 6). Nach vorn wird das Schallbrett durch einen durchlochten Messingstreifen *e* verdeckt.

Der Kern des Klappenelektromagnets *E* hat Hufeisenform; das Joch *j* ist mit den beiden Schenkeln *i* aber nicht starr verbunden, sondern in dem einen Schenkel um die Schraube *s* drehbar gelagert. Mit Hilfe des an dem Stellhebel *b* befestigten Armes *m* kann das Joch dem anderen Schenkel genähert oder von ihm entfernt werden. Bei der in Fig. 3 angedeuteten Normalstellung (Hebelgriff rechts) überbrückt das Joch beide Schenkel und ergänzt sie dadurch zu einem Hufeisenmagnet. Die An-

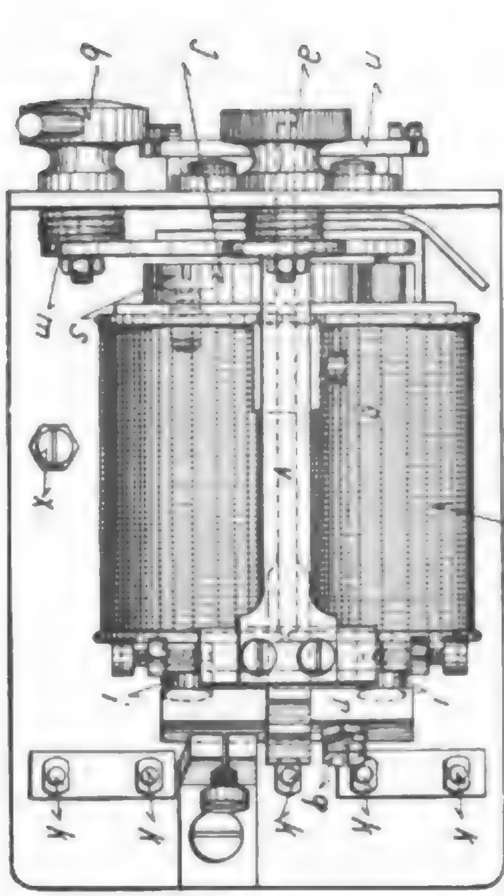


Fig. 6.

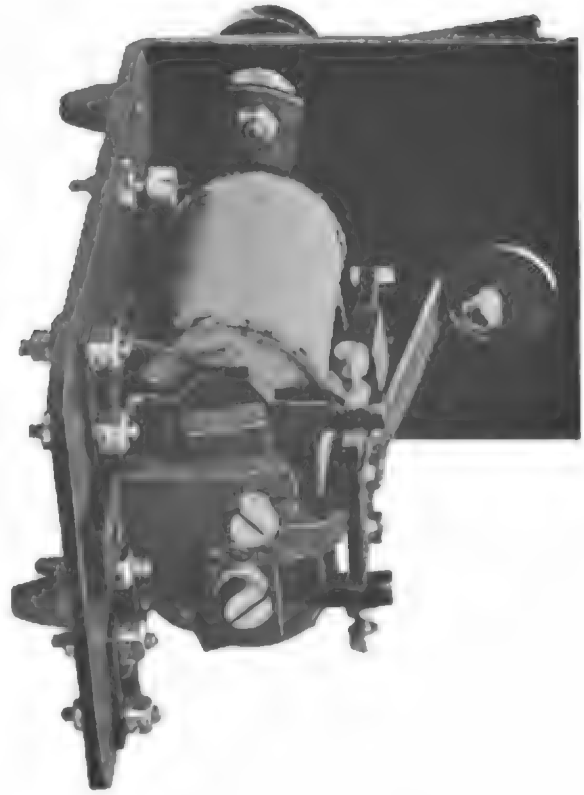


Fig. 5.

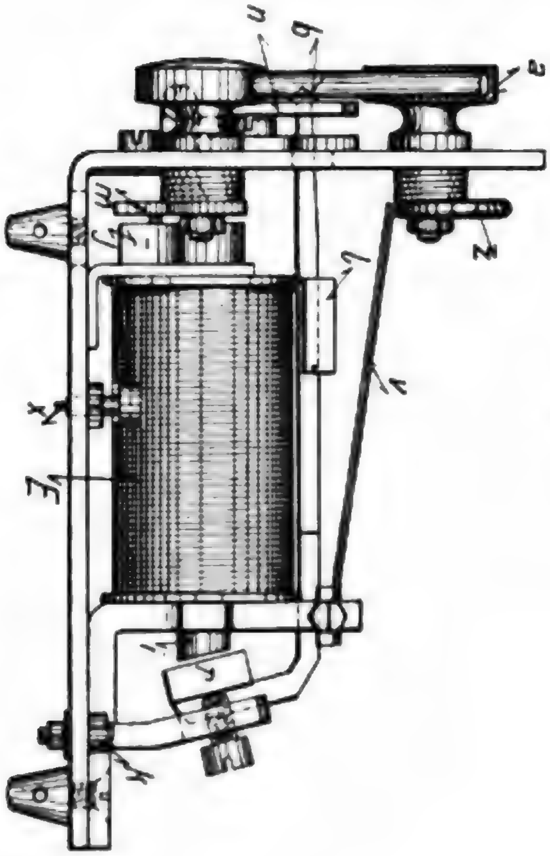


Fig. 6a.

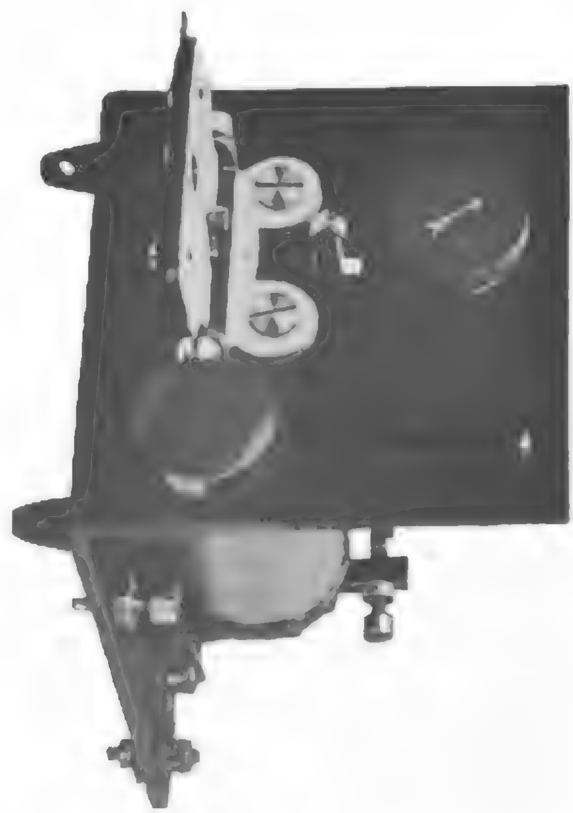


Fig. 5a.

ziehungskraft des Elektromagnets ist hierbei am größten. Wenn man den Hebel nach rechts bewegt und das Joch dadurch herunterklappt (vergl.

Fig. 7.

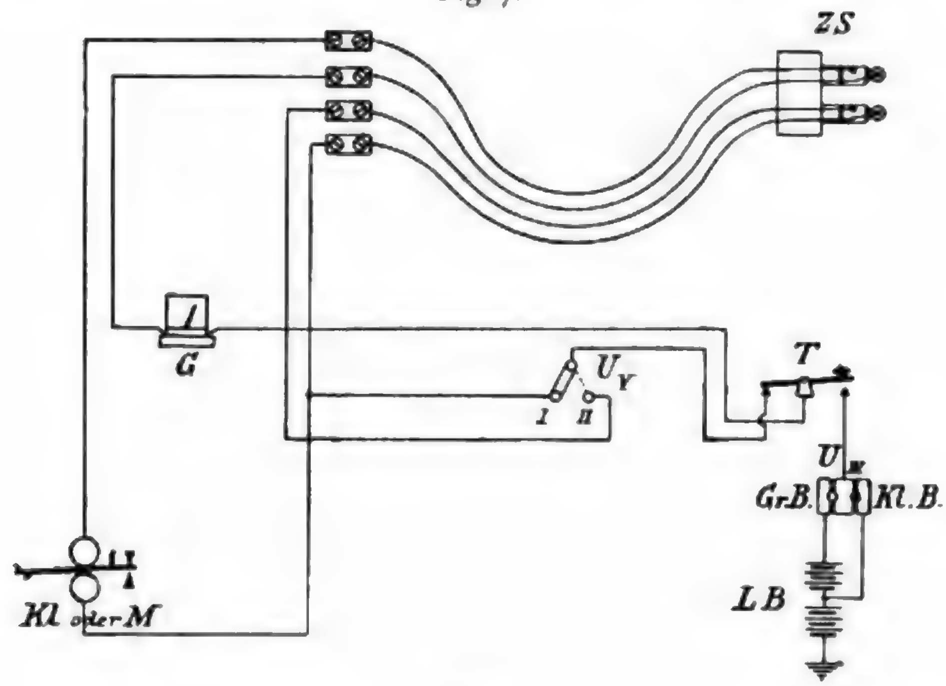


Fig. 8.

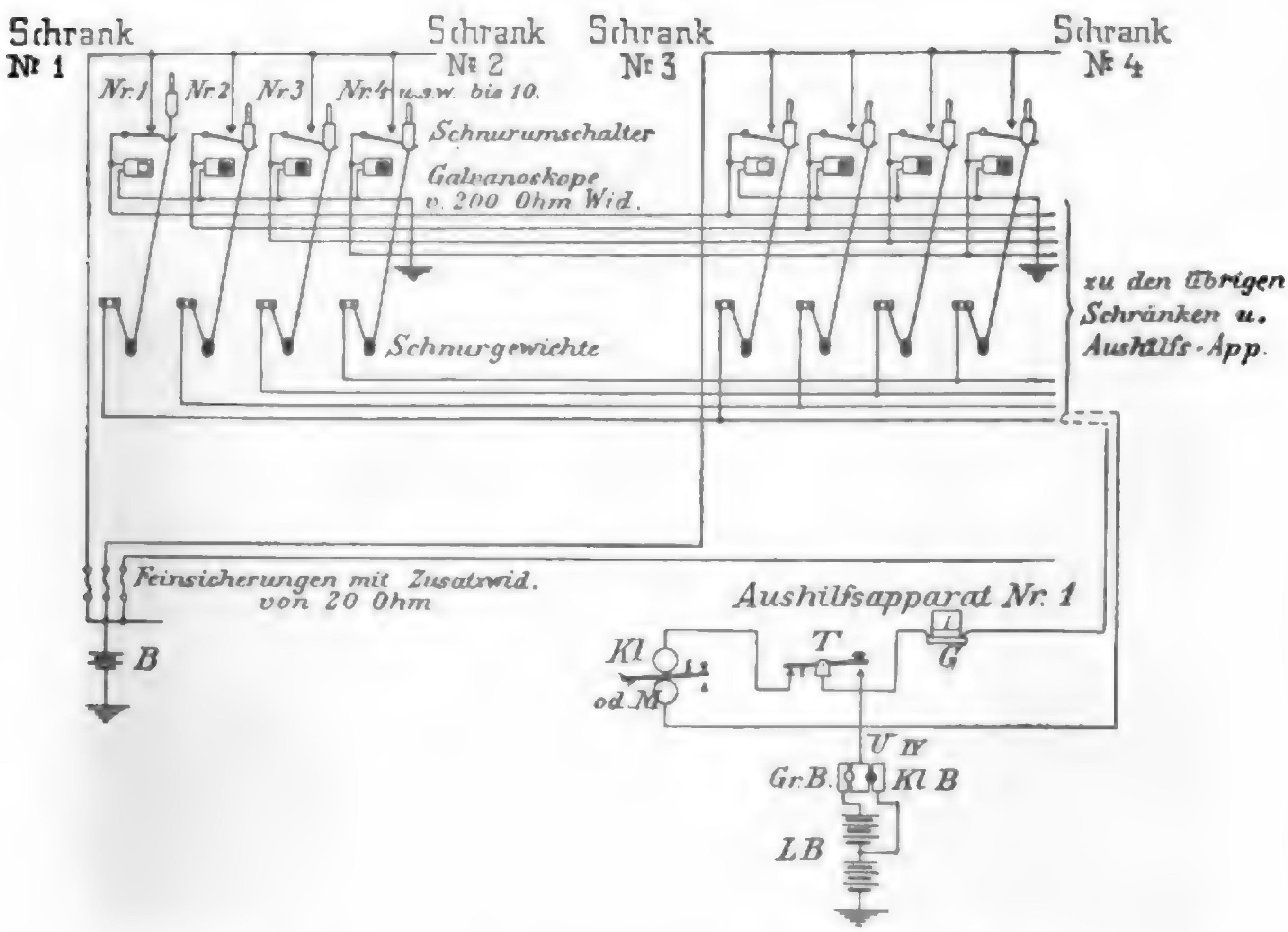


Fig. 6a), so erfährt die Anziehungskraft des Magnets eine erhebliche Schwächung. Von dieser Einrichtung wird Gebrauch gemacht, falls bei

Tastendruck der in einer Ruhestromleitung infolge starker Ableitung zurückbleibende Reststrom so bedeutend ist, daß der Klappenanker unter der Ein-

Fig. 9.

Zwischenstelle in einer Ruhestromltg. mit Batterie.

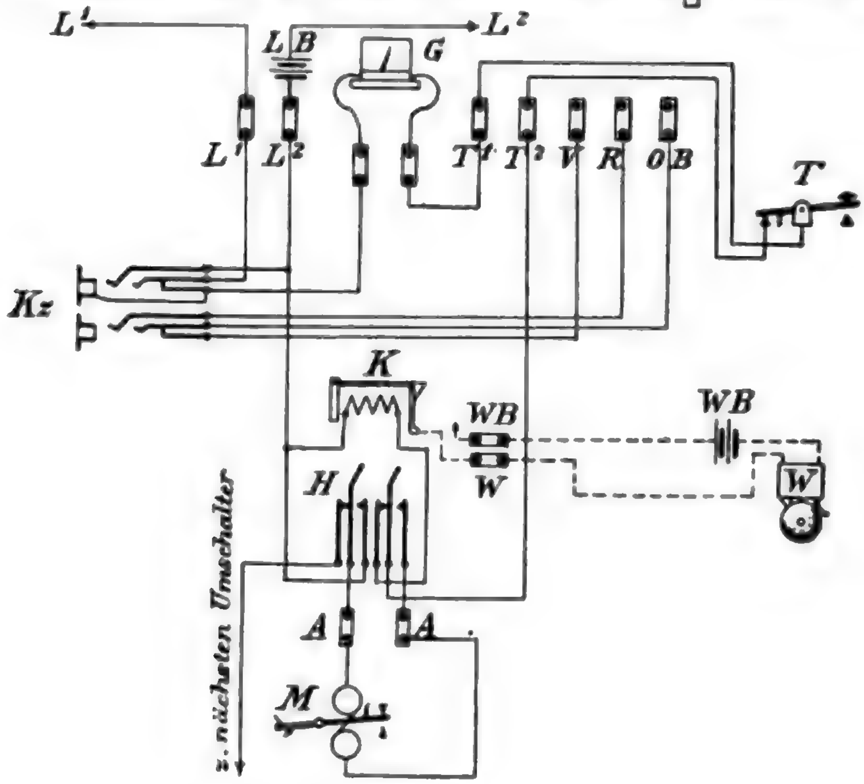
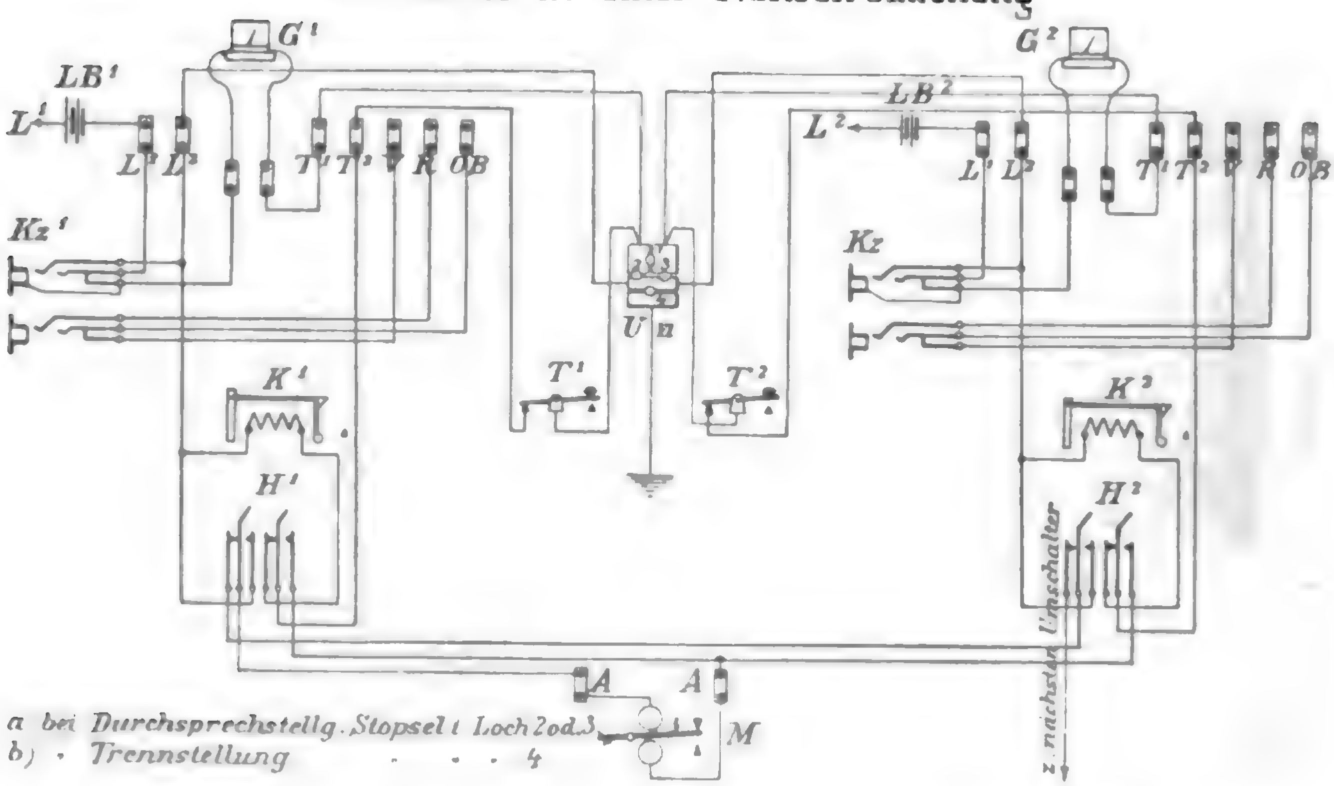


Fig. 10.

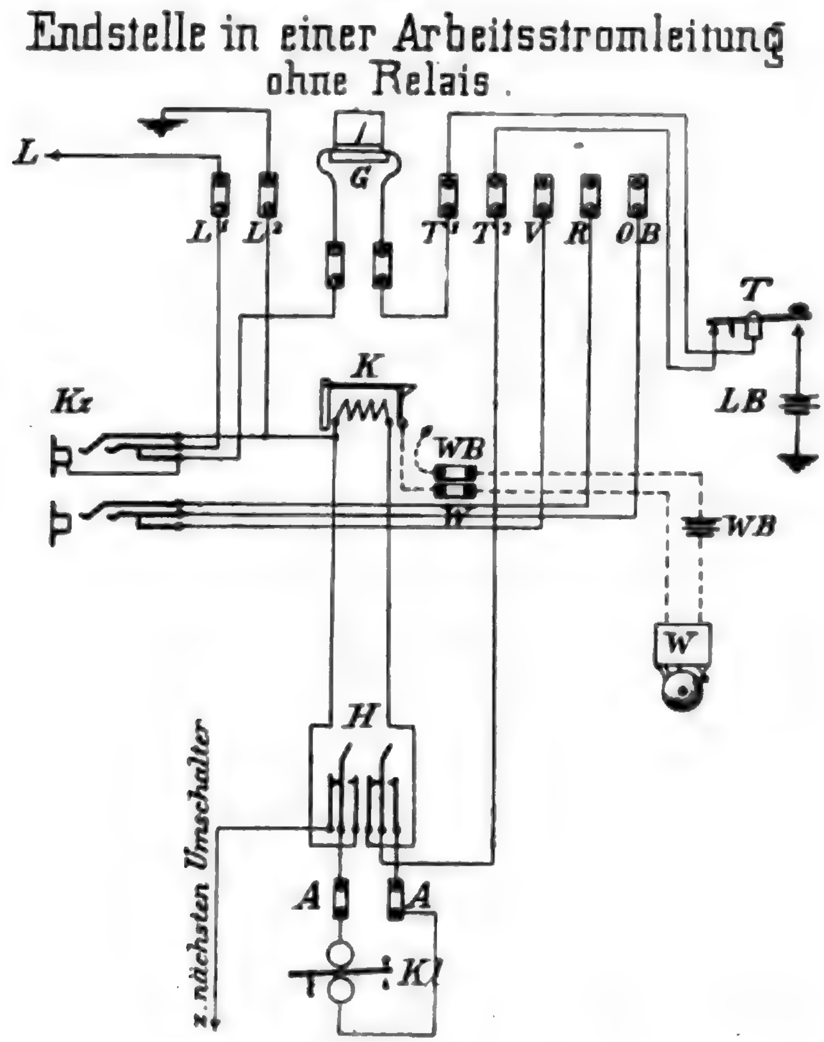
Trennstelle in einer Ruhestromleitung



wirkung der Abreißfeder allein nicht mehr sicher arbeitet. Die Elektromagnetspulen bestehen aus zwei übereinander liegenden, getrennten Wicke-

lungen. Die inneren Wickelungsenden sind miteinander verlötet, die äußeren in der aus Fig. 4 ersichtlichen Weise an drei Kontaktstücke auf der Grundplatte der Klappe herangeführt. Jede der vier Wickelungen enthält rund 3400 Umwindungen. Der Gesamtwiderstand der Spulen beträgt etwa 570 Ohm, wovon 210 Ohm auf die innere und 360 Ohm auf die äußere Wickelungshälfte entfallen. Beide Spulenteile bleiben in der Regel hintereinander geschaltet; wird jedoch an eine Klappe eine Ruhestromleitung angeschlossen, bei deren Morseapparaten von der Parallelschaltung der Elektromagnetspulen Gebrauch gemacht worden ist, so verbindet man nur die innere Wickelung mit den Zuführungsdrähten. Dies geschieht dadurch, daß man den von *K7* kommenden Draht von der mit 500 Ohm bezeichneten

Fig. 11.

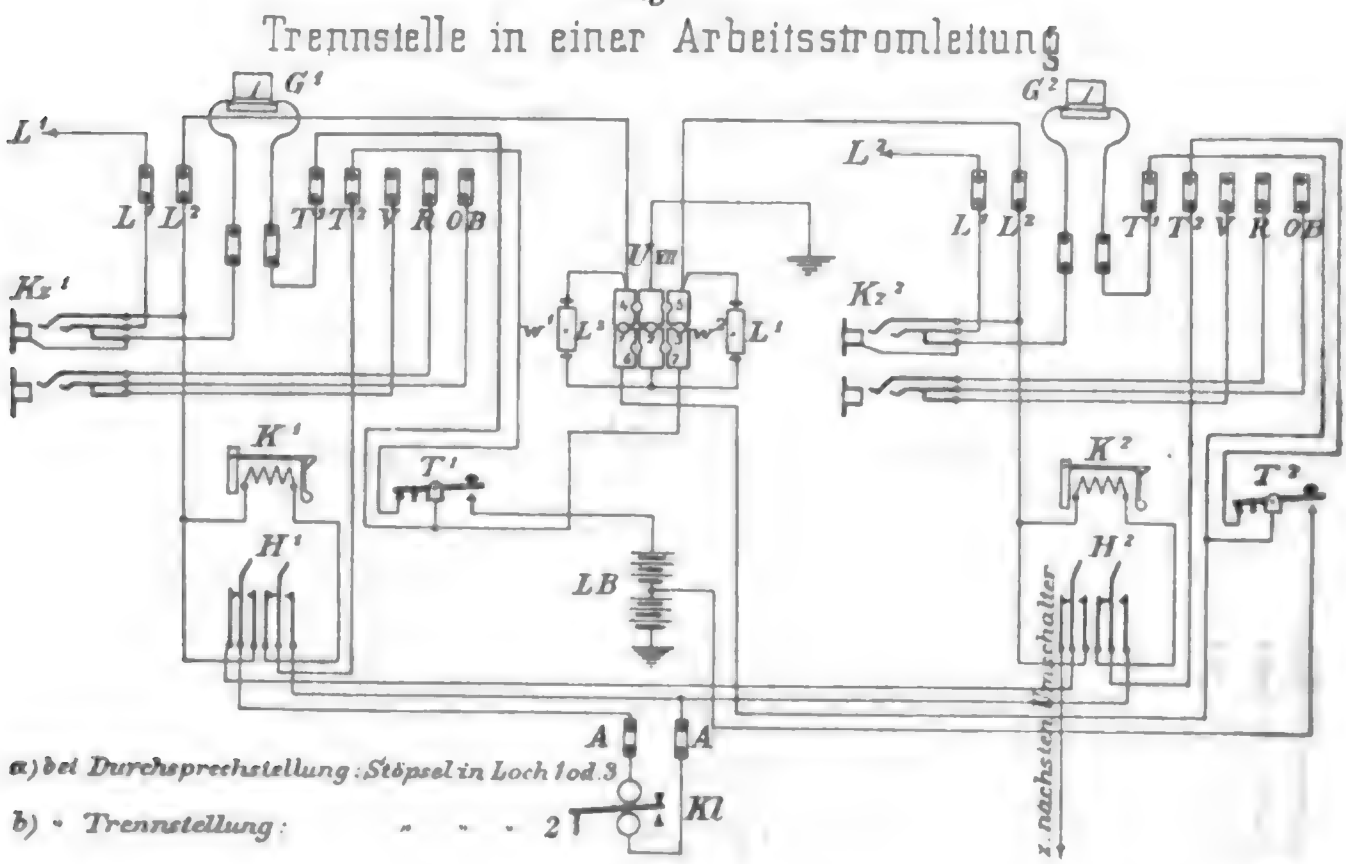


Klemme abnimmt und an die mit 200 Ohm bezeichnete Klemme anlegt. Da Ruhestromleitungen der genannten Art von einem annähernd doppelt so großen Strome durchflossen werden wie solche mit hintereinander geschalteten Elektromagnetspulen, so wird durch die Ausschaltung der einen Wickelungshälfte die Anziehungskraft des Magnets und damit die Stärke des Ankeranschlags wieder auf ihre normale Größe gebracht.

Die Klappen sind ohne weiteres sowohl für Arbeitsstrom- als auch für Ruhestromleitungen zu benutzen. Man stellt sie auf die jeweilige Stromart ein, indem man das an der Fallklappe *n* drehbar angebrachte Blech *c* so weit nach oben oder unten schiebt, bis die mit einem Doppelhaken versehene Spitze *p* des Ankerhebels die Klappe in der Ruhelage festhält. Bei den

Ruhestromklappen wird der Ankerrückschlag, der das Abhören der Morsezeichen erschwert, dadurch abgedämpft, daß man aus dem Anker *r* die Anschlagschraube *q* entfernt und dafür eine in die Grundplatte der Klappe eingeschraubte, in einen Knochenstift auslaufende Anschlagschraube *x* einsetzt. Bei richtiger Einstellung des Ankers hören sich die Ruhestromzeichen dann fast ebenso an wie die Morsezeichen in Arbeitsstromleitungen. Auf dem Ankerhebel ist eine aus drei Lamellen zusammengesetzte Abreißfeder *v* befestigt, die sich gegen den unteren Rand einer exzentrisch durchbohrten Scheibe *z* anlegt. Die Spannung der Abreißfeder wird durch Drehen des mit der Scheibe in Verbindung stehenden Knopfes *a* geregelt. Die Stärke der Federspannung läßt sich an der Stellung des auf dem Knopfe eingravierten Pfeiles ablesen. Zeigt beispielsweise der Pfeil mit seiner Spitze nach unten, so ist die Abreißfeder am stärksten angespannt. Die Empfind-

Fig. 12.



lichkeit der Klappe kann außerdem durch Verschieben des auf dem Ankerhebel durch eine Schraube festgeklemmten Laufgewichts *l* innerhalb geringer Grenzen verändert werden.

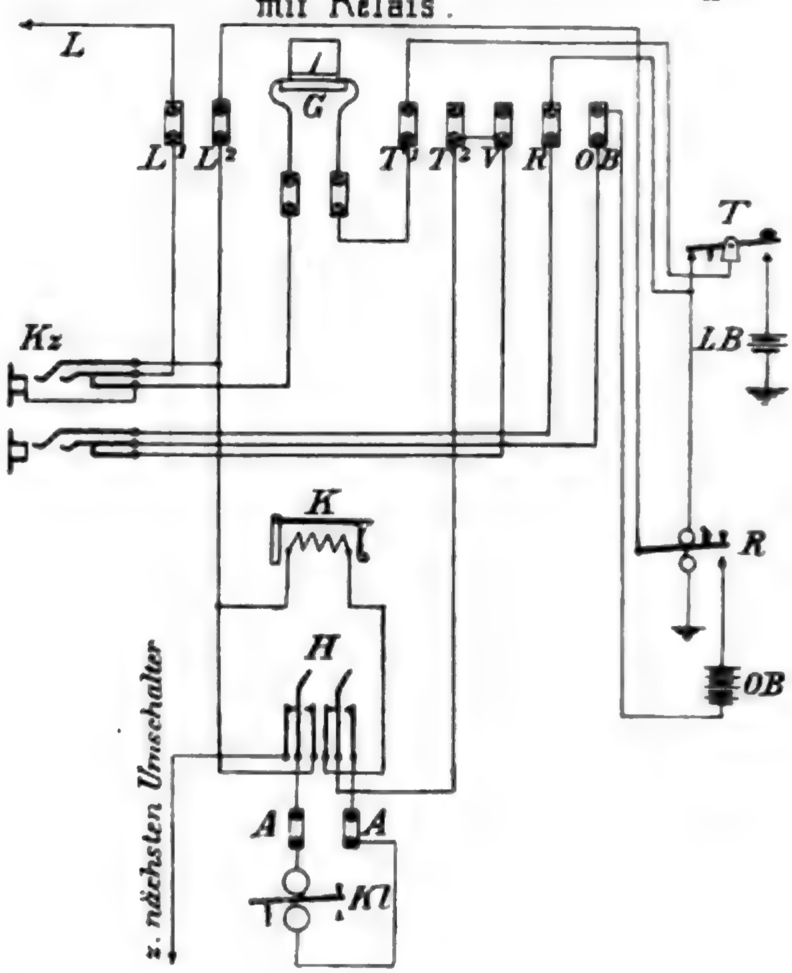
Die Anzahl der Aushilfsapparate wird so hoch bemessen, daß in den Stunden des stärksten Verkehrs keine Verlegenheiten für den Betrieb entstehen können. Die hiernach erforderlichen Apparate werden folgendermaßen angeordnet. Zunächst stellt man hinter jedem Klappenschrank einen Aushilfsapparat nebst Taste und Galvanoskop auf. Die Gruppierung dieser Apparate geht aus Fig. 1 hervor. Die Tasten der mit Arbeitsstromleitungen zu verbindenden Aushilfsapparate sind an einen Batteriewähler anzuschließen, wenn eine einzige Batteriespannung zur Erzielung einer guten Sprechverständigung in den verschiedenen Telegraphenleitungen der benachbarten Schränke nicht ausreichen sollte. Zur Verbindung der Aushilfsapparate mit den Klappenschränken bedient man sich in der Regel zweiadriger

Schnüre, deren Stöpsel in die mit *A* bezeichneten Teile der Doppelklinken *Kz* eingeführt werden. Liegen auf den Nachbarschränken aber Arbeitsstromleitungen, deren Klappen sich im Ortsstromkreise des Linienrelais oder im Nebenschlusse zu dessen Anker befinden (vgl. Fig. 13 bis 15), so verwendet man an Stelle der zweiadrigen Schnüre vieradrige Schnüre mit einem Zwillingsstöpsel und schaltet die Aushilfsapparate nach Fig. 7. Die Kurbel des Umschalters *V* ist nach rechts, in Stellung II, umzulegen, wenn mit dem Aushilfsapparat eine der erwähnten Leitungen in Verbindung gebracht werden soll. In allen übrigen Fällen verbleibt die Kurbel in Stellung I.

Diejenigen Aushilfsapparate, welche hinter den Klappenschränken keinen Platz finden, werden unabhängig von ihnen auf besonderen Apparattischen

Fig. 13.

Endstelle in einer Arbeitsstromleitung mit Relais.

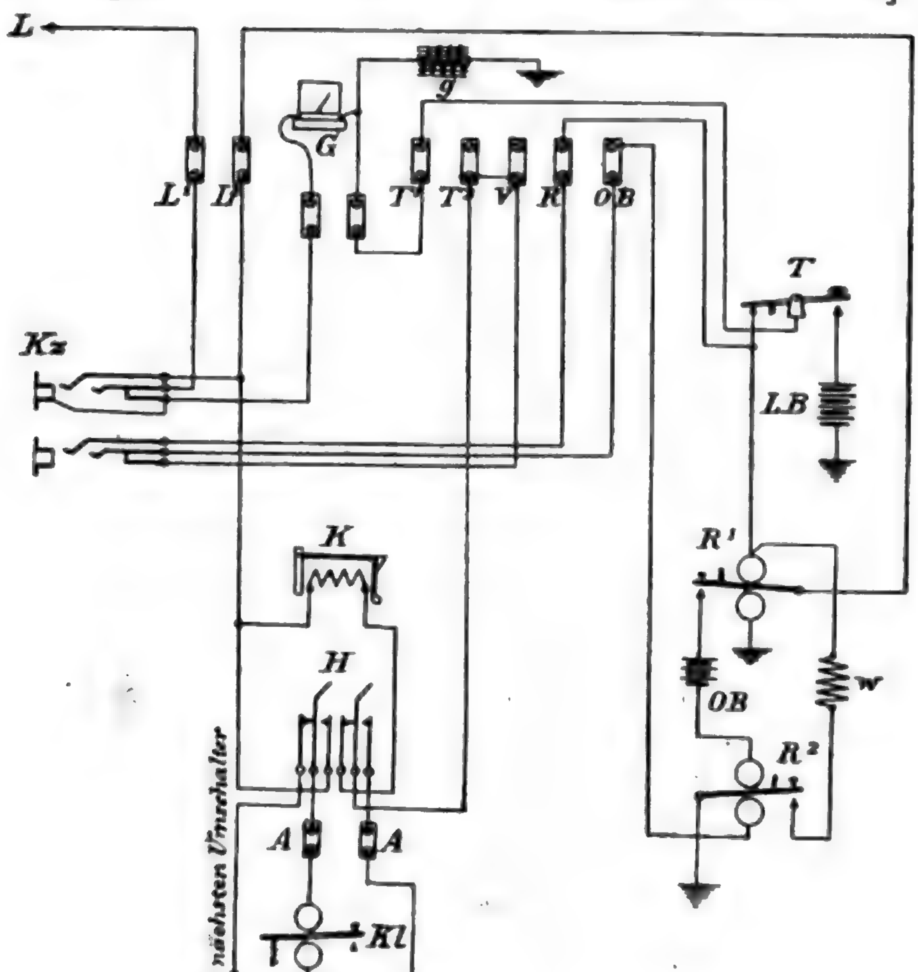


untergebracht. Man kann diese Apparate wiederum bestimmten Klappenschränken zuweisen oder sie so schalten, daß sie von jedem Schranke aus zugänglich sind. Im ersten Falle verbindet man sie mit zwei- oder vieradrigen Schnüren und verteilt diese nach Bedarf auf die einzelnen Schränke; die Schnüre werden dabei in der bei Vielfachumschaltern üblichen Art durch die Tische hindurchgeführt. Im zweiten Falle trifft man die Schaltung nach Fig. 8, indem man zwischen je zwei Schränken soviel Stöpselschnüre zur gemeinschaftlichen Benutzung durch die beiden Beamten einbaut, als Aushilfsapparate vorhanden sind. Die Schnüre Nr. 1, 2, 3 usw. einer jeden Gruppe werden untereinander parallel geschaltet und mit den zugehörigen Aushilfsapparaten verbunden. Der besseren Übersichtlichkeit halber sind

die Schnüre mit den ihnen zukommenden Drahtverbindungen in Fig. 8 einadrig gezeichnet. Durch eine optische Besetztanzeige wird verhütet, daß gleichzeitig mehrere Schnüre derselben Nummer an verschiedenen Arbeitsplätzen in Gebrauch genommen werden. Hebt man zum Beispiel den Stöpsel Nr. 1 der linken Gruppe hoch, so schließt man dadurch den Kontakt an dem gleichnamigen Schnurumschalter und versieht alle Galvanoskope derselben Nummer aus der Batterie *B* mit Strom. Sobald nach Beendigung der Korrespondenz der Stöpsel wieder in die Ruhelage zurückgeht, unterbricht er den Kontakt an seinem Umschalter, worauf die Fahnen der Galvanoskope verschwinden.

Fig. 14.

Endstelle in einer längeren unterird. Leitung.
[Mit Gegenstromrollen und mit Nebenschluss zum Relais].

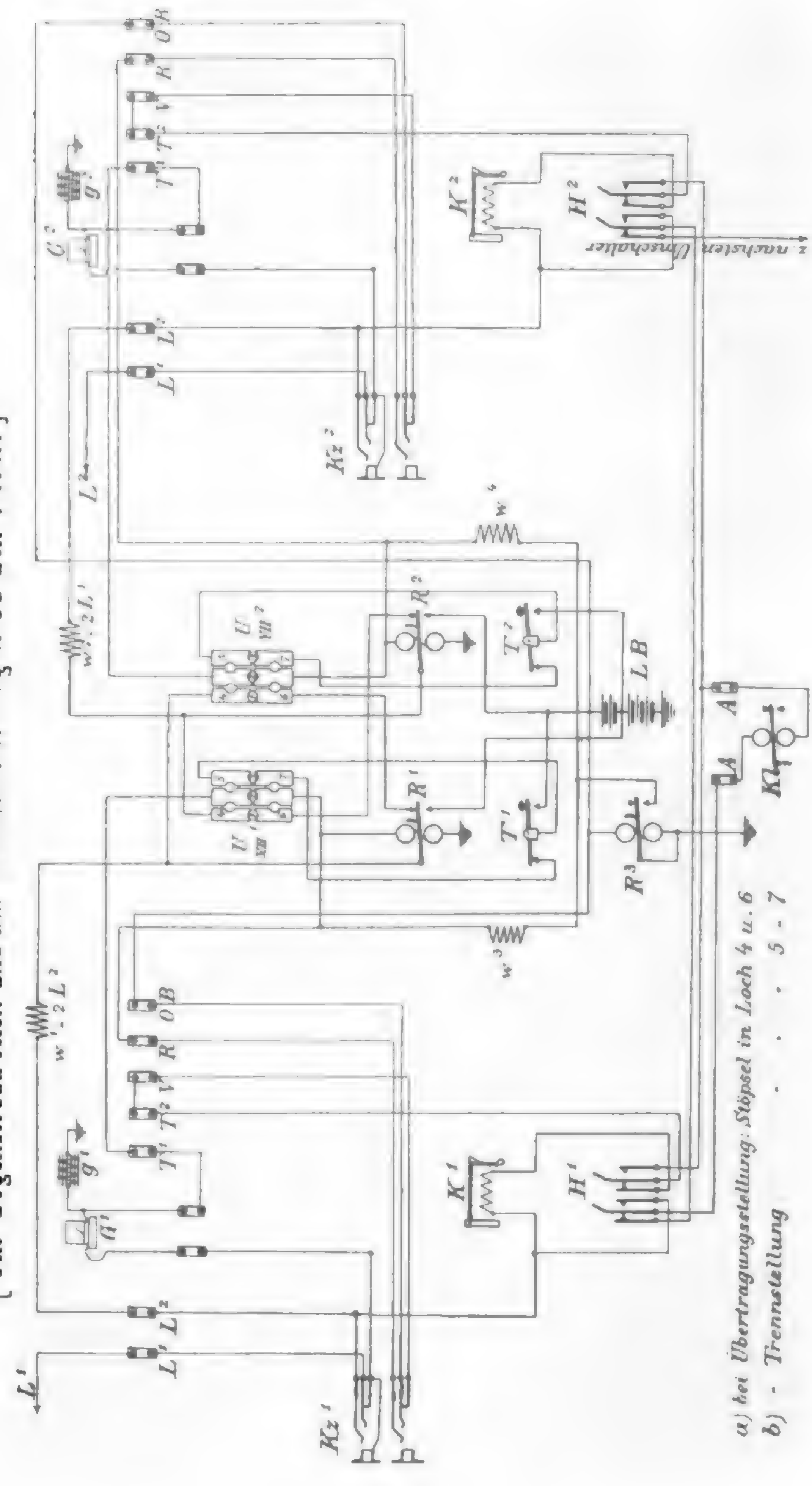


Über die Art und Weise, wie die gebräuchlichen Leitungsschaltungen dem Zentralisierungsbetrieb anzupassen sind, geben die Fig. 9 bis 15 näheren Aufschluß. Aus den Fig. 9 bis 12 ist der Verlauf des ankommenden und abgehenden Stromes bei den verschiedenen Stellungen des Hebelumschalters ohne weiteres zu ersehen. Die Klemmen *V*, *R* und *Ob* werden nur dann benutzt, wenn die Klappen im Ortsstromkreise des Linienrelais (Fig. 13 und 14) oder im Nebenschlusse zu dessen Anker liegen (Fig. 15). Da die Schaltungen in den Figuren 13 bis 15 hinsichtlich der Verwendung der Klemmen *V*, *R* und *Ob* im wesentlichen miteinander übereinstimmen, so genügt es, wenn nur auf Fig. 15 eingegangen wird. Dem aus Leitung 1 ankommenden Strome bieten sich bei Trennstellung folgende Wege: Ltg. 1,

Fig. 15.

Trennstelle mit Übertragung in einer längeren unterirdischen Leitung

[Mit Gegenstromrollen und mit Nebenschlieszungen zu den Relais]



a) bei Übertragungsstellung: Stöpsel in Loch 4 u. 6
b) - Trennstellung - - - 5 - 7

$K\mathfrak{z}^1$, G^1, T^1, Schiene II und III von $U_{VII}{}^1$, T^1, Schiene *VI* und *V* von $U_{VII}{}^1$, Umwindungen von R^1, Erde. Das Relais R^1 spricht an und schließt den Strom der Linienbatterie *Lb* über w^1, L^2, K^1 oder *Kl*, H^1, T^2, *V*, $K\mathfrak{z}^1$, *OB*, Umwindungen von R^3 und Erde. Der Anker von R^3 wird angezogen, wodurch für den ankommenden Strom über w^3 ein Nebenschluß zur Erde entsteht. Die sonstigen Stromverzweigungen können außer Betracht gelassen werden. Wird nun der Zwillingsstöpsel eines Aushilfsapparats in $K\mathfrak{z}^1$ eingeführt und der Kurbelumschalter des Aushilfsplatzes nach rechts — in Stellung II — umgelegt, so fließt der aus der Leitung 1 herrührende Strom über L^1, $K\mathfrak{z}^1$, obere Spitze von *ZS* (Fig. 7), *G*, *T*, Kontakt II von U_V, unteren Hals von *ZS*, $K\mathfrak{z}^1$, *R* und Umwindungen von R^1 zur Erde. Eine Stromverzweigung über $U_{VII}{}^1$ kommt nicht zustande, weil dieser Weg durch Stöpselung der Doppelklinke unterbrochen worden ist; dagegen bleibt der Nebenschluß über w^3 und den Anker von R^3 bestehen. Die Linienbatterie *Lb* entsendet nunmehr Strom über den Anker von R^1, w^1, L^2, $K\mathfrak{z}^1$, *ZS*, *Kl* oder *M ZS*, $K\mathfrak{z}^1$, *OB*, Umwindungen von R^3 zur Erde. Die Relais R^1 und R^3 werden also in derselben Weise betätigt wie bei ungestöpselter Doppelklinke. Die Stromläufe bei Durchsprechstellung sind an der Hand der vorangegangenen Erläuterungen leicht zu verfolgen. R^3 bedeutet ein polarisiertes Relais kleiner Form mit parallel geschalteten Elektromagnetspulen.

B. Ämter mit Klappenschränken zu 4 Leitungen und mit Zentralanrufschränken zu 50 oder 100 Leitungen.

Wenn bei einem Amte die Anzahl der Telegraphenleitungen so groß ist, daß die ausschließliche Verwendung vierteiliger Klappenschränke für den Betrieb nicht mehr von Vorteil sein würde, so schaltet man die Arbeitsstromleitungen auf einen gemeinsamen Zentralanrufschrank zu 50 oder 100 Leitungen. Die Ruhestromleitungen werden nach wie vor an vierteilige Klappenschränke herangeführt, weil die Zentralisierung dieser Leitungen an einem Klappenschranke von großem Fassungsvermögen gegenüber dem unter A beschriebenen Verfahren keine Vorzüge bietet; denn die Ruhestromklappen sprechen nicht nur auf die dem eigenen Amte geltenden Anrufe an, sondern auch auf jede telegraphische Korrespondenz, welche die übrigen Ämter derselben Leitung miteinander abwickeln. Hierdurch würde die Überwachung des Telegrammverkehrs in den Ruhestromleitungen zu sehr erschwert werden,

Der Zentralanrufschrank für die Arbeitsstromleitungen wird für gewöhnlich durch besondere Beamte — sogenannte Vermittelungsbeamte — bedient; in den verkehrsschwachen Stunden übernehmen die Aufsichts- oder Apparatbeamten neben ihren eigentlichen Dienstgeschäften die Bedienung des Schrankes. Jede Leitung durchläuft in dem Schranke eine Anrufvorrichtung und verschiedene Abfrage- und Verbindungsklinken. Auf die letzten sind außerdem die zu den Leitungen passenden Batteriespannungen geschaltet. An die Zentralanrufschränke werden soviel Abfrage- und Betriebsapparate angeschlossen, als zur Bewältigung des Verkehrs erforderlich sind. Diese Apparate liegen entweder auf Klinken oder sie stehen mit Stöpselschnüren in Verbindung. Eine elektrische Signalanlage zwischen den einzelnen Arbeitsplätzen und dem Klappenschranke gewährt den Beamten die Möglichkeit, sich über den Beginn und die Beendigung der telegraphischen Korrespondenz untereinander zu verständigen.

Sobald in einer Arbeitsstromleitung ein Anruf eingeht und dadurch die Klappe betätigt wird, schaltet der Schrankbeamte seinen Abfrageapparat

(Klopfer) in die Leitung ein, falls er die Morsezeichen nicht schon am Anschlage des Klappenankers abhören kann. Wenn der Beamte sich davon überzeugt hat, daß sein Amt verlangt wird, so verbindet er die Leitung mit einem freien Aufnahmeapparat und benachrichtigt hiervon den Apparatbeamten mit Hilfe der Signalanlage. Nach Beendigung der Telegrammübermittelung drückt der Apparatbeamte auf einen an seinem Arbeitsplatz angebrachten Druckknopf und gibt hierdurch nach dem Klappenschrank das Schlußzeichen. Der Schrankbeamte hebt alsdann die Verbindung auf und schaltet die Leitung normal.

Die dauernd mit Hughesapparaten betriebenen Leitungen werden unter Ausschluß des Zentralanrufschranks mit den zugehörigen Apparatsystemen verbunden. Um jedoch auch diese Leitungen im Bedarfsfalle, zum Beispiel zur Nachtzeit, auf den Anrufschrank schalten zu können, müssen zwischen diesem und dem Stöpsel- oder Klinkenumschalter einige Verbindungsleitungen vorgesehen werden. Diese liegen in dem Klinken- oder Stöpselumschalter auf besonderen Klinken oder an den wagerechten Schienen der untersten Gruppe, im Anrufschrank auf freien Klappen.

Hiermit ist in großen Zügen ein Bild von der Zentralisierung der Anrufe bei Ämtern mit Klappenschränken zu 4, 50 und 100 Leitungen entworfen. Eine genauere Beschreibung muß einem späteren Aufsatze vorbehalten bleiben, weil die Einrichtung der Schränke zu 50 und 100 Leitungen noch nicht endgiltig feststeht. (Schluß folgt.)

Die neuen Militär-Pensionsgesetze.

Von Ober-Postsekretär Blievernicht in Berlin.

(Schluß.)

II. Gesetz über die Versorgung der Personen der Unterklassen (Mannschafts-Pensionsgesetz).

Von den beiden neuen Gesetzen nimmt das Mannschafts-Pensionsgesetz im Rahmen dieser Besprechung das weitaus größere Interesse in Anspruch. Denn, während von den höheren Beamtenstellen in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung der Etat nur die Versorgung von 132 Offizieren in Postdirektorstellen der sogenannten Militärpostämter vorsieht, sind von den Personen der Unterklassen des Reichsheers und der Marine nach dem Stande vom 1. April 1905 bei der Postverwaltung angestellt:

13118 in Stellen für mittlere Beamte;
237 in Kanzleibeamtenstellen und
5729 in Unterbeamtenstellen.

Bei den Beamten handelt es sich hauptsächlich um Kapitulanten mit einer durchschnittlichen Militärdienstzeit von 12,8 und 13,8 Jahren.

In den Unterbeamtenstellen sind vorwiegend invalide Nichtkapitulanten mit einer durchschnittlichen Militärdienstzeit von nur 3,3 Jahren angestellt worden, die bei der Anstellung im Zivildienst im Durchschnitte noch nicht das 28. Lebensjahr vollendet hatten. Die Zivilanwärter sind bei der etatsmäßigen Anstellung in Unterbeamtenstellen im Durchschnitte 3 Jahre älter.

Die Besoldungsverhältnisse der in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung angestellten Militäranwärter sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung nach dem Stande Ende des Rechnungsjahrs 1904 ersichtlich.

Zahl der Beamten und Unterbeamten	Besoldungsklasse Mark	Durchschnittliches pensionsfähiges Diensteinkommen Mark
234	1 700 bis 3 500	2 941
10 863	1 500 bis 3 000	2 341
209	1 500 bis 3 000	2 624
230	1 000 bis 1 500[1])	1 412
4 874	900 bis 1 500	1 423
585	800 bis 1 000	1 002

Das Verhältnis in der Besetzung der Beamten- und Unterbeamtenstellen zwischen Zivil- und Militäranwärtern ist folgendes.

Stand 1. April 1905.

a) mittlerer Beamtendienst:

38 476 Zivil- und 13 118 Militäranwärter.

b) Kanzleibeamtendienst:

keine Zivil-, 237 Militäranwärter.

c) Unterbeamtendienst:

92 690 Zivil- und 5729 Militäranwärter.

Erster Teil. Reichsheer.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
1. Anspruch auf Invalidenversorgung wird durch Invalidität infolge einer Dienstbeschädigung oder nach wenigstens achtjähriger Dienstzeit begründet. Invaliden von mindestens achtjähriger Dienstzeit haben Anspruch auf lebenslängliche Versorgung.	§ 1. Der Anspruch auf Rente (Militärrente) der zur Klasse der Unteroffiziere und Gemeinen gehörenden Personen des Soldatenstandes wird begründet durch Beschränkung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 10 v. H. a) infolge einer Dienstbeschädigung oder b) bei Kapitulanten infolge von Gesundheitsstörungen, wenn in diesem Falle die Dienstzeit mindestens 8 Jahre beträgt.	Die allgemeine Begründung ist bereits an einer früheren Stelle erfolgt; dabei ist hervorgehoben, daß künftig ein Anspruch auf Rente besteht ohne Rücksicht darauf, ob die Erwerbsunfähigkeit durch einen Unfall oder durch den militärischen Dienst hervorgerufen ist. Ein weiterer Vorzug der Neuregelung dieser Frage liegt darin, daß die wegen Dienstunfähigkeit abgehenden Unteroffiziere aus der Klasse der Ka-

[1]) Durch die am 1. April 1905 erfolgte Einführung einer besonderen Besoldungsklasse 1200 bis 1800 Mark für Unterbeamte in gehobenen Dienststellen haben die Einkommensverhältnisse eine wesentliche Verbesserung erfahren.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
Ferner 1. Nach dem alten Gesetze bezogen die auf Grund achtjähriger Dienstzeit als Invalide anerkannten Unteroffiziere trotz Verschlimmerung ihres Leidens bis an ihr Lebensende nur eine Pension V. Klasse.	Ein Anspruch auf lebenslängliche Rente wird von Kapitulanten erst durch 18 jährige Dienstzeit ohne den Nachweis verminderter Erwerbsfähigkeit erworben. Bei Doppelrechnung von Dienstzeit muß deren wirkliche Dauer mindestens 12 Jahre betragen. Als Kapitulanten gelten besonders diejenigen Unteroffiziere und Gemeinen, die sich über die gesetzliche Dienstzeit zum aktiven Dienste verpflichtet haben und in dessen Ableistung begriffen sind. Ferner § 1. Bei Steigerung der Erwerbsunfähigkeit infolge von Gesundheitstörungen, die während der Militärdienstzeit eingetreten sind, ist auch eine Steigerung der Rente möglich.	pitulanten jetzt sofort den Zivilversorgungsschein erhalten, während sie bisher oft zunächst nur als zeitig invalid anerkannt worden sind und bis zur dauernden Anerkennung auf den Zivilversorgungsschein warten mußten. Eine Beschränkung der Erwerbsfähigkeit unter 10 v. H. pflegt im allgemeinen so gering zu sein, daß sie im wirtschaftlichen Leben nicht zum Ausdrucke kommt. Für so geringe Schädigungen hat das neue Gesetz daher eine Versorgung nicht vorgesehen. Anderseits können diese Leute nach dem Gesetze, wenn ihre Leiden im Laufe der Zeit sich verschlimmern sollten, eine höhere Rente als 10 v. H. erhalten. Wenn die Mannschaften am Ende ihrer Dienstzeit erkranken, haben sie ihre Heilung bei der Truppe abzuwarten. Die Militärverwaltung wird darauf Bedacht nehmen, durch Badekuren, Unterbringung in Genesungsheimen allen Kranken oder Verletzten nach Möglichkeit zu helfen.
2.	§ 2. Die Fristen für die Anmeldung des Rentenanspruchs entsprechen denjenigen für die Offiziere.	
3.	§ 3. Das neue Gesetz enthält die ausdrückliche Bestimmung, daß eine vom Verletzten vorsätzlich herbeigeführte Gesundheitstörung nicht als Dienstbeschädigung gilt.	Dagegen gilt grobe Fahrlässigkeit nicht als Grund, aus dem einem Verletzten der Anspruch auf Rente versagt werden kann.
4. Die Invalidenpension wird für jede Rangstufe nach 5 Pensionsklassen, entsprechend dem Grade der Erwerbsunfähigkeit und dem Grade der Dienstunfähigkeit, gewährt. Die Pension 1. Klasse, wobei das Bedürfnis fremder Wartung und Pflege notwendig ist, beträgt für Friedensinvaliden jährlich: a) für Feldwebel 504 Mark, b) - Sergeanten 432 Mark, c) - Unteroffiziere 396 Mark, d) - Gemeine 360 Mark.	§§ 9/10. Die Höhe der Rente richtet sich lediglich nach dem Maße der Einbuße an Erwerbsfähigkeit. Bei völliger Erwerbsunfähigkeit beträgt die Rente (Vollrente): a) für Feldwebel ..... 900 Mark, b) - Sergeanten ..... 720 - c) - Unteroffiziere .. 600 - d) - Gemeine .... 540 - . Für die Dauer teilweiser Erwerbsunfähigkeit berechnet sich die Rente auf denjenigen in Hundertsteln auszudrückenden Teil der Vollrente, der dem Maße der Einbuße an Erwerbsfähigkeit entspricht (Teilrente). Der in Hundertsteln auszudrückende Teil der Vollrente ist zu bemessen bei: I. Halbinvaliden, Pension V. Klasse bis $^{20}/_{100}$; II. Ganzinvaliden, teilweise erwerbsunfähig, Pension IV. Klasse $^{10}/_{100}$ bis $^{40}/_{100}$;	Eine Übersicht über die Versorgungsgebührnisse nach den bisherigen Gesetzen und nach dem neuen Gesetze gibt die Anlage 3. Die Vollrenten des neuen Gesetzes entsprechen den Pensionssätzen II. Klasse des Kriegsinvalidengesetzes von 1901. Die höheren Sätze der Pensionsklasse I sind für diejenigen Kriegsinvaliden bestimmt gewesen, die ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen konnten. Im neuen Gesetz ist die I. Klasse für Kriegsinvaliden von 100 Mark, 75 Mark, 65 und 60 Mark monatlich weggefallen, dafür ist die besondere Zulage für die fremde Wartung und Pflege von 27 Mark monatlich besonders festgesetzt (§ 13 Verstümmelungszulage). Neben der Vollrente wird ein gänzlich Erwerbsunfähiger in der Regel noch 324 Mark Verstümmelungszulage,

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
Kriegsinvaliden erhalten bei gänzlicher Erwerbsunfähigkeit die folgenden höheren Bezüge: a) 900 Mark, b) 720 - c) 600 - d) 540 - .	III. Ganzinvalide, größtenteils erwerbsunfähig, untauglich zum Zivildienste, Pension III. Klasse 50/100 bis 80/100; IV. Ganzinvalide, gänzlich erwerbsunfähig, untauglich zum Zivildienste, Pension II. Klasse 80/100 bis 100/100. Die Vollrente erhöht sich um 75/100 der zuletzt bezogenen pensionsfähigen Löhnungszuschüsse oder Zulagen.	falls er aber dauernd an das Krankenlager gefesselt ist, 648 Mark Verstümmelungszulage erhalten. Bei der Postverwaltung handelt es sich hauptsächlich um Invaliden der Pensionsklassen V und IV.
5. Unteroffizieren vom Feldwebel abwärts wird vom zurückgelegten 18. Dienstjahr ab für jedes weitere Dienstjahr bei vorliegender Ganzinvalidität neben der zuständigen Klassenpension eine Zulage von 18 Mark jährlich gewährt.	§ 11. Die Rente beträgt für Kapitulanten bei vollendeter achtzehnjähriger Dienstzeit, unbeschadet höherer Ansprüche, 60/100 der Vollrente und steigt jährlich um 3/100 bis auf ihren vollen Betrag.	Die Bestimmung bezweckt, solche Kapitulanten, die ihre Kräfte lange Jahre dem aufreibenden Militärdienste gewidmet haben, ausreichend zu entschädigen und die Rente höher zu bemessen, als die nach dem bisherigen Gesetze gewährte Pension. Eine Übersicht über das Steigen der Rentenbeträge nach der Länge der Dienstzeit gibt die Anlage 4. Die Vollrente wird in 35 Dienstjahren erreicht.
6. Verstümmelungszulage für a) Kriegsinvaliden für jede Verstümmelung 27 Mark monatlich ohne jede Einschränkung; b) Friedensinvaliden bei einfacher Verstümmelung monatlich 18 Mark, bei doppelter Verstümmelung monatlich 36 Mark, und für jede weitere Verstümmelung 18 Mark mehr. Bei innerer Dienstbeschädigung — außer Erblindung — kann höchstens die doppelte Verstümmelungszulage gewährt werden.	§ 13. In das neue Gesetz sind die höheren Sätze des Kriegsinvalidengesetzes übernommen, da es nicht gerechtfertigt erschien, einen Unterschied zwischen Kriegs- oder Friedensverstümmelungen zu machen. Die Sätze für verstümmelte Friedensinvaliden sind hiernach bei dem Verlust einer Hand, eines Fußes, der Sprache, des Gehörs auf monatlich 27 Mark, bei Verlust und Erblindung beider Augen auf 54 Mark erhöht worden. Die Zulage von 27 Mark kann Kriegs- und Friedensinvaliden auch bei hochgradiger Störung eines Körperglieds usw., bei dem Bedürfnisse fremder Wartung und Pflege gewährt und bei schwerem Siechtum, bei Geisteskrankheit bis zum Betrage von 54 Mark monatlich erhöht werden.	Zu berücksichtigen ist, daß die Verstümmelungszulage nicht nur neben der Vollrente, sondern auch neben einer Teilrente gewährt werden kann, und daß die Zahl der Verstümmelungszulagen, die ein Verunglückter erhalten kann, in dem neuen Gesetze nicht beschränkt ist. Es sind Fälle denkbar, in denen 3 und 4 Zulagen dem Leidenden gewährt werden können. Diese Vorteile bieten die bisherigen Gesetze nicht. Die Verstümmelungszulage ist kein Bezug im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes.
7. Unteroffiziere und Gemeine, die durch den Krieg invalid geworden sind, erhalten eine Kriegszulage von monatlich 15 Mark für die Ganzinvaliden und 10 Mark für die Halbinvaliden.	§ 14. Die Kriegszulage beträgt nach dem neuen Gesetze für alle Kriegsinvaliden 15 Mark monatlich. § 45[a]. (Übergangsvorschriften.) Die als halbinvalid anerkannten Kriegsinvaliden erhalten die Kriegszulage im Betrage von 15 Mark monatlich.	Gegenüber der hohen Bedeutung, welche die freudige Aufopferung von Leben und Gesundheit für das Wohl des Vaterlandes hat, bedarf es einer besonderen Fürsorge für diejenigen Unteroffiziere und Gemeinen, die durch Verwundung oder sonstige Beschädigung im Kriege in ihrer Erwerbsfähigkeit beschränkt sind. Von den Kriegszulagen des Kriegsinvali-

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
		dengesetzes ist daher in das neue Gesetz der höhere Satz von 15 Mark monatlich übernommen worden, so daß gleichzeitig alle Kriegszulagen der früheren Halbinvaliden von 10 Mark monatlich eine Erhöhung auf 15 Mark erfahren. Auch diese Zulage ist kein Bezug im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes.
8. Auf den Zivilversorgungsschein haben bei guter Führung Anspruch: 1. die dauernd anerkannten Ganzinvaliden, 2. Unteroffiziere mit zwölfjähriger Dienstzeit.	§§ 15/17. Den Zivilversorgungsschein erhalten nur noch Kapitulanten, die zum Beamten würdig und brauchbar erscheinen, und zwar: 1. Kapitulanten mit zwölfjähriger Dienstzeit ohne Hinzurechnung von Kriegsjahren usw.; 2. die Kapitulanten mit kürzerer als zwölfjähriger Dienstzeit, wenn sie wegen körperlicher Gebrechen aus dem aktiven Dienste entlassen werden müssen. Den nicht zu den Kapitulanten gehörenden Unteroffizieren und Gemeinen, die mit Anspruch auf Rente entlassen werden, kann neben der Rente ein sogenannter Anstellungsschein verliehen werden. Die Inhaber des Zivilversorgungsscheins können in den mittleren, Kanzlei- und Unterbeamtenstellen, die Inhaber des Anstellungsscheins dagegen nur in den Unterbeamtenstellen versorgt werden.	Die Unterscheidung zwischen Zivilversorgungsschein (Z. V. Sch.) A und B ist weggefallen. Die Zahl der Zivilversorgungsscheine wird durch die Ausscheidung der Nichtkapitulanten und damit die Konkurrenz bei der Anstellung im Zivildienste ganz erheblich vermindert. Es sollen in erster Linie Unteroffiziere einberufen werden, die mindestens 8 Jahre im Heere oder in der Marine aktiv gedient haben. Hierfür kommen jährlich rund 5000 Mann in Frage; mit kürzerer Dienstzeit nur rund 200. Die Inhaber des Anstellungsscheins für den Unterbeamtendienst sollen bei der Bewerbung um die erledigten und reichlich vorhandenen Unterbeamtenstellen hinter den Inhabern der Zivilversorgungsscheine zurückstehen und nur dann einberufen werden, wenn kein solcher Inhaber, der einen gesetzlichen Anspruch auf den Zivilversorgungsschein hat, in der Bewerberliste vorgemerkt ist, oder wenn sich im Falle der Ausschreibung der Stelle kein geeigneter Militäranwärter meldet. Unter Brauchbarkeit im Sinne dieses Gesetzabschnitts ist nur die »körperliche Brauchbarkeit« zu verstehen. Das Wort »würdig« ist gewählt worden, weil es einen weiteren Spielraum bietet als der bisherige Ausdruck »gute Führung«.
9. Bei Untauglichkeit zum Zivildienste wird anstatt des Zivilversorgungsscheins eine Zulage von 12 Mark monatlich gewährt; neben einer Verstümmelungszulage nur 9 Mark monatlich.	§ 19. Diese Entschädigung wird nur noch Kapitulanten von zwölfjähriger Dienstzeit zum allgemeinen Satze von 12 Mark monatlich gewährt.	Es handelt sich um Personen, denen wegen mangelnder Brauchbarkeit zum Beamten der Zivilversorgungsschein nicht erteilt werden kann.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
10. Die Zulage und Anstellungsentschädigung ist nach dem Gesetze von 1901 nur für diejenigen Unteroffiziere zuständig, die den Anspruch auf den Zivilversorgungsschein durch zwölfjährigen aktiven Dienst erworben haben.	§ 20. Den vorher bezeichneten Kapitulanten (§ 19) kann bei der Entlassung und bis zum Ablaufe von 4 Jahren beim Verzicht auf den Zivilversorgungsschein eine Geldentschädigung von 12 Mark monatlich gewährt werden, sofern nicht schon endgültige Anstellung im Zivildienst erfolgt ist	Eine spätere Wahl der Zivilversorgungsentschädigung ist zulässig, sofern der Kapitulant wegen Unbrauchbarkeit aus dem Zivildienst ohne Zivilpension ausgeschieden ist.
11.	§§ 21/22. Den vorher bezeichneten Kapitulanten kann gegen Verzicht auf den Schein und auf die Zivilversorgungsentschädigung eine einmalige Geldabfindung von 1500 Mark gezahlt werden, wenn sie für die nützliche Verwendung des Geldes Gewähr bieten. Sie sind aber zur Rückzahlung des Betrags verpflichtet, wenn sie in einer Stelle des Zivildienstes angestellt werden.	Eine einmalige Geldabfindung von 1500 Mark neben der Dienstprämie von 1000 Mark soll denjenigen Kapitulanten zum besseren Fortkommen im bürgerlichen Leben gewährt werden können, die genötigt sind, oder für die es vorteilhafter ist, auf den Zivilversorgungsschein und die Entschädigung zu verzichten. Einen Anspruch auf die Geldabfindung räumt das Gesetz nicht ein.
12.	§ 23. Die Militärdienstzeit ist bei der Ermittlung der Zivilpension als pensionsfähige Dienstzeit nach Maßgabe des Reichsbeamtengesetzes oder doch mindestens so weit anzurechnen, als die Zivildienstzeit nach den Vorschriften des Landesrechts angerechnet wird.	Neue Vorschrift zur Sicherung der Anrechnung der Militärdienstzeit bei der Anstellung im Zivilstaatsdienste sowie im Kommunal- und Institutendienst usw. Sie tritt für Bayern erst mit dem Erlaß eines neuen Beamtenpensionsgesetzes in Kraft (§ 76).
13.	§ 24. Den Kapitulanten mit kürzerer als zwölfjähriger Dienstzeit, die mit dem Zivilversorgungsschein entlassen worden sind, aber nicht alsbald im Zivildienst Anstellung oder Beschäftigung finden, kann im Falle des Bedürfnisses eine Rente, oder falls sie eine solche beziehen, ein Rentenzuschuß bis zur Erreichung der Vollrente ihres Dienstgrads gewährt werden, jedoch längstens ein Jahr von der Entlassung ab.	Durch diese neue Vorschrift soll der wirtschaftlichen Notlage der wegen körperlicher Gebrechen vorzeitig aus dem aktiven Dienste entlassenen Kapitulanten abgeholfen werden, in die erfahrungsmäßig diese Kapitulanten häufig geraten, weil sie nicht sofort Unterkommen im Zivildienste finden.
14. Das Kriegsinvalidengesetz von 1901 bestimmt: Ganzinvaliden, deren jährliches Gesamteinkommen nicht 600 Mark erreicht, wird vom Beginne des 56. Lebensjahrs ab eine Alterszulage bis zur Erreichung dieses Be-	§ 26. Die Vorschriften im § 10 des Kriegsinvalidengesetzes wegen Gewährung einer Alterszulage bis zur Erreichung eines Gesamteinkommens von 600 Mark jährlich an Empfänger der Kriegszulage nach vollendetem 55. Lebensjahre sind in das neue Gesetz mit der Änderung übernommen, daß künftig die fakultative Gewährung der Alterszulage vorgesehen ist.	Der Anspruch auf die Alterszulage ist weggefallen; dafür tritt die Bewilligung nach dem Ermessen der Heeresverwaltung ein. Es ist nachweislich wiederholt vorgekommen, daß zur Erlangung der Alterszulage Durchstechereien gemacht worden sind (Überschreibung des Eigentums an Kinder usw.), um den Nachweis des Bedürfnisses zu

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
trags gewährt. Die Zulage wird bereits früher gewährt, sobald dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit vorhanden ist.	Infolge Bewilligung der Alterszulage darf eine bis dahin bezogene Invalidenrente nicht gekürzt werden.	führen. Solchen Unehrlichkeiten soll durch die neue Fassung des Gesetzes begegnet werden. Es ist zu erwarten, daß die Heeresverwaltung, wo es irgend angängig ist, die Alterszulage nach wie vor gewähren wird.
15. Bisher hatten die Invaliden von mindestens achtjähriger Dienstzeit Anspruch auf eine unveränderliche lebenslängliche Pension.	§§ 30/31. Die Versorgungsgebührnisse werden anders festgesetzt oder entzogen: a) wenn in den Verhältnissen, die für die Bewilligung maßgebend gewesen sind, eine wesentliche Veränderung eintritt, b) sobald erwiesen ist, daß die Voraussetzungen, unter denen sie bewilligt waren, den tatsächlichen Verhältnissen nicht entsprochen haben.	Nach dem neuen Gesetz ist die Verminderung bz. Erhöhung der Renten sowie gänzliche Entziehung namentlich in Fällen, in denen ein Rentenempfänger eine Krankheit erdichtet hat und völlig gesund ist, zulässig. Wer sich eine Pension durch achtjährige und längere Dienstzeit erdient hat, kann eine Herabsetzung der allein auf Grund solcher Dienstzeit zustehenden Pension nicht erleiden. Anträge auf anderweitige Festsetzung der Gebührnisse werden alljährlich nur einmal geprüft.
16. Das Recht auf den Bezug der Invalidenpension ruht bei allen Anstellungen und Beschäftigungen im Reichs- oder Staatsdienst (ausgenommen Anstellungen im Kommunaldienst und bei der Reichsbank). Erreicht das Diensteinkommen nicht a) bei einem Feldwebel 1200 Mark, b) bei einem Sergeanten oder Unteroffizier 900 Mark, c) bei einem Gemeinen 600 Mark und bei einer Militärperson des Unteroffizierstandes mit zwölfjähriger Dienstzeit nicht 1400 Mark, so wird die Invalidenpension bis zur Erreichung dieser Sätze fortgewährt.	§ 36 Nr. 3. Das Recht auf den Bezug der Rente (§§ 9 bis 11) und der Gebührnisse (§§ 24/25) — bedingte Renten — ruht während einer Anstellung oder Beschäftigung im Zivildienste (zu vergl. § 24 des Offizierpensionsgesetzes) nach Maßgabe folgender Vorschriften: a) es ruhen alle unter $^{21}/_{100}$ der Vollrente zuerkannten Rententeile; b) von den höheren Renten ruhen außerdem alle $^{60}/_{100}$ der Vollrente übersteigenden Rententeile; c) Renten, die Kapitulanten mit einer Dienstzeit von 18 Jahren (§ 1, Abs. 3) lebenslänglich zuerkannt sind, ruhen soweit, als Zivildiensteinkommen[1] und nach § 9 bemessene Rente zusammen den jährlichen Betrag von 2000 Mark übersteigen. Erhöhungen der Vollrente bleiben hierbei außer Betracht und ruhen nur nach der Vorschrift unter b (vorstehend). Beim Abzug von 20 v. H. der Vollrente ergeben sich nach der Anlage 3	Die Vorschrift über das Mindesteinkommen ist weggefallen. Das Gesetz gelangt zu einer gleichen Behandlung der Reichs-, Staats- und Kommunalbeamten. In dieser Beziehung wird auf die Bemerkungen zum Offizier-Pensionsgesetze hingewiesen. Abgesehen von denjenigen, deren Erwerbsfähigkeit so wenig vermindert ist, daß dies bei ihrer Anstellung im Zivildienste gar nicht in Betracht kommt, bekommen die meisten Beamtenkategorien, denen bisher ihre ganze Militärpension entzogen gewesen ist, jetzt einen Teil davon ausbezahlt; das ist derjenige Teil der Rente, der über $^{20}/_{100}$ und bis zu $^{60}/_{100}$ der Vollrente beträgt. Zu berücksichtigen ist, daß die Rente der jetzt noch angestellten **Kriegsinvaliden** aus den Kriegen vor 1870 und aus dem Kriege 1870/71 nicht mehr zu erhöhen ist. Dagegen werden die Versorgungsgebührnisse der **Friedensinvaliden**, die an einem dieser **Kriege** teilgenommen haben, erhöht (§ 45[2]).

[1]) Zu § 36 Nr. 3c.: Bei Berechnung des Zivildiensteinkommens sind diejenigen Beträge, die zur Entschädigung für außergewöhnliche Teuerungsverhältnisse (Teuerungszulagen) gewährt werden, nicht in Ansatz zu bringen (vergl. auch Bemerkungen zum Offizier-Pensionsgesetze § 24 Nr. 3).

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
	folgende Beträge, die den Rentenempfängern von ihrer Rente in Zukunft belassen werden: bei 40 v. H. Erwerbsunfähigkeit behalten die Feldwebel 360 Mark — 180 Mark = 180 Mark, Sergeanten 288 Mark — 144 Mark = 144 Mark, Unteroffiziere 240 Mark — 120 Mark = 120 Mark, Gemeinen 216 Mark — 108 Mark = 108 Mark. Die heute schon im Zivildienst angestellten Militäranwärter, deren Versorgungsgebührnisse nicht nach obigen Sätzen neu festgestellt werden, erhalten von ihrer Pension folgende Beträge: ein Invalide der fünften Pensionsklasse nichts; von Invaliden der vierten Pensionsklasse die Feldwebel 252 Mark — 180 Mark = 72 Mark, die Sergeanten 180 Mark — 144 Mark = 36 Mark, die Unteroffiziere 144 Mark — 120 Mark = 24 Mark, die Gemeinen 108 Mark — 108 Mark = nichts.	Würde, wie bisher den im Kommunaldienst angestellten, künftig auch den im Reichs- und Staatsdienst angestellten Invaliden die Pension unverkürzt belassen worden sein, so hätte diese Maßnahme auf Grund des Mannschaftsgesetzes allein über 13 Millionen Mark Mehrkosten für das Reich im Gefolge gehabt. Eine Kürzung in solchen Stellen, die ihrer Natur nach als reine private Beschäftigungsverhältnisse anzusehen sind, sieht das Gesetz nicht vor. Zu c. Von allen Unteroffizieren des Heeres haben nur etwa 2 v. H. 18 Jahre gedient; bei der Marine ist der Prozentsatz höher.
17. Bei der Pensionierung aus dem Zivildienste wird die Invalidenpension aus Militärfonds und daneben der etwaige Mehrbetrag der Zivilpension aus dem betr. Zivilpensionsfonds gezahlt.	§ 36. Nr. 4. Das Recht auf den Bezug der Rente ruht neben dem Bezuge der Zivilpension, soweit als Zivilpension und zuerkannte Rente zusammen den in der zuletzt bekleideten Stelle erreichbaren Höchstpensionsbetrag, oder wenn es für den Pensionär günstiger ist, soweit als die tatsächlich erdiente Zivilpension und die vorstehend nach § 36, Nr. 3b, nicht ruhenden Rententeile — $^{21}/_{100}$ bis $^{60}/_{100}$ — zusammen den Betrag von 2000 Mark übersteigen. Der an den Pensionär nicht zu zahlende Rentenbetrag wird dem Zivilpensionsfonds erstattet.	Wegfall der Kürzung der Zivilpension um den Betrag der erdienten Invalidenpension (Rente). Es kommt häufig vor, daß ein Militäranwärter durch den Militärdienst so in seiner Gesundheit geschädigt, oder schon so alt geworden ist, daß er beim Eintritt in den Zivildienst keine Aussicht mehr hat, die Höchstpension zu erreichen und sie auch nicht erreicht. Da ist es billig, ihm die ganze zuerkannte Rente bis zur Erreichung des höchsten Satzes der Zivilpension zu belassen. Beispiel: Ein Beamter hat 3000 Mark Gehalt. Hiervon beträgt die höchste Pension 2250 Mark. 40 v. H. der Rente für einen Feldwebel betragen 360 Mark. Der Militäranwärter, der 1890 Mark Pension im Zivildienst erdient hat, wird die 40 v. H. Rente als Feldwebel neben der Pension noch voll erhalten. Wegen der Rentenerstattung aus dem Militärfonds siehe Anlage 2 zum Offizier-Pensionsgesetze.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
18. Das Ruhen des Rechtes auf den Bezug der Pension tritt mit Ablauf des 6. Monats ein, der auf denjenigen Monat folgt, in dem die Anstellung oder Beschäftigung begonnen hat.	§ 38. Das neue Gesetz bestimmt, daß bei Berechnung der sechsmonatigen Frist schon der Anstellungsmonat mitgezählt werde.	Das Ruhen des Rechtes auf den Bezug der Rente tritt künftig mit dem Ablaufe des 6. Monats der Anstellung oder Beschäftigung ein.
19. Hinterbliebenen wird die Pension noch für den auf den Sterbemonat folgenden Monat gezahlt.	§ 39. Alle nach diesem Gesetze zahlbaren Versorgungsgebührnisse sollen noch für 3 Monate (Gnadenvierteljahr) im voraus in einer Summe gezahlt werden.	Zu vgl. die Begründung bei § 27 des Offizier-Pensionsgesetzes.
20.	§ 40. Verstümmelungs-, Kriegs- und Alterszulagen sind pfändungs- und steuerfrei.	

Personen der freiwilligen Krankenpflege im Kriege.

§ 44. Die vorstehenden Vorschriften finden entsprechende Anwendung auf das auf dem Kriegsschauplatze verwendete Personal der freiwilligen Krankenpflege. Soweit diesen Personen nicht ein höherer militärischer Rang verliehen ist, erhalten sie die Rente der Gemeinen.

Übergangsvorschriften.

§ 45. Für die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes aus dem aktiven Militärdienst entlassenen Personen bleiben die bisherigen Gesetzesvorschriften mit folgenden Ausnahmen in Kraft.

1a. Die Versorgungsgebührnisse der seit dem 1. April 1905 aus dem aktiven Militärdienst entlassenen Personen sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes festzustellen.

1b. Die Versorgungsgebührnisse der Hinterbliebenen von den seit dem 1. April 1905 verstorbenen Personen der Unterklassen werden unter Zugrundelegung der höheren Pensionsgebührnisse geregelt.

2. Die Versorgungsgebührnisse derjenigen Friedensinvaliden, die an einem der von den deutschen Staaten vor 1871 oder von dem Deutschen Reiche geführten Kriege teilgenommen haben, sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes festzustellen.

Den vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes aus dem Zivildienste mit einer Zivilpension ausgeschiedenen Invaliden ist der gegen die bisherige Pension nebst Dienstzulage bei Neufeststellung der Versorgungsgebührnisse sich ergebende Mehrbetrag in den Grenzen des § 36 Nr. 4 zu zahlen und auf die Zivilpension nicht anzurechnen.

Zu 2. Für die Einreihung der Friedensinvaliden in die Zahl der Kriegsteilnehmer ist, wie bei den Offizieren, die Anrechnung eines Kriegsjahrs für den betr. Feldzug nicht Vorbedingung.

Wegen der Höhe der Renten nach dem neuen Gesetze siehe Anlage 3.

Die Gesetzesvorschrift zu 2/3 entspricht dem Wunsche des Reichstags, gerade den alten Pensionären eine Besserung ihrer Lage zu bringen.

3. Den als halbinvalide anerkannten Kriegsinvaliden kann unter den Voraussetzungen des § 26 die Alterszulage gewährt werden.

4. Während der Anstellung oder Beschäftigung im Zivildienst ist die zuerkannte Militärpension nebst Dienstzulage soweit zu gewähren, als ihr Betrag nach der Vorschrift des § 36 Nr. 3 zu zahlen ist; für das Ruhen der den Kapitulanten lediglich auf Grund achtzehnjähriger und längerer Dienstzeit zuerkannten Pensionen nebst Dienstzulagen gilt die Vorschrift im § 36 Nr. 3c.

5. Die als verstümmelt oder pflegebedürftig anerkannten Invaliden erhalten Verstümmelungszulage nach den Vorschriften des § 13 dieses Gesetzes. Neben dieser Zulage ist jedoch nur die nach den bisherigen Gesetzen für gänzliche Erwerbsunfähigkeit zustehende Pension zu gewähren.

6. Den nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes aus dem Zivildienste mit einer Beamtenpension ausscheidenden Invaliden ist die zuerkannte Militärpension nebst Dienstzulage soweit zu gewähren, als ihr Betrag nach der Vorschrift des § 36 Nr. 4 neben dem Bezug einer Zivilpension zu zahlen ist.

7. Die Vorschriften des § 39 — Gnadenvierteljahr — finden auf die Hinterbliebenen derjenigen Invaliden entsprechende Anwendung, deren Tod nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eintritt.

§ 46. Den nicht im § 45 unter Nr. 1/2 genannten Friedensinvaliden, die als gänzlich erwerbsunfähig anerkannt sind, kann im Falle der Bedürftigkeit eine Beihilfe bis zur Erreichung eines jährlichen Gesamteinkommens von 540 Mark gewährt werden.

Zu § 46. Diese Vorschrift folgt aus dem Offizier-Pensionsgesetze (§ 41).

§ 47. Die Vorschriften des § 45 finden auf die daselbst bezeichneten Personen nur insoweit Anwendung, als die nach den bisherigen Gesetzesvorschriften zustehende Versorgung nicht günstiger ist. Nachzahlungen finden nicht statt.

Zu § 47. Militäranwärtern, die beim Inkrafttreten des neuen Gesetzes im Kommunaldienst usw. angestellt sind, beziehen neben dem Zivildiensteinkommen ihre seitherige Militärpension unverkürzt weiter.

Zweiter Teil. Kaiserliche Marine.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
1.	§ 49. Auf die Kaiserliche Marine finden die voraufgehenden Gesetzesbestimmungen mit folgenden Maßnahmen Anwendung.	

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
2. Dienstalterszulagen, Seefahrzulage, Fachzulage sind bei Bemessung der Invalidenpension nach den Militär-Pensionsgesetzen bisher nicht berücksichtigt worden, wohl aber bei einer Abfindung auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes.	§ 56. Um den altgedienten Unteroffizieren im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit nach den neuen Bestimmungen Renten zu gewähren, die der früheren Unfallrente annähernd gleichkommen, sieht das neue Gesetz die Erhöhung der Vollrenten für die Kapitulanten der Marine folgendermaßen vor: a) um $^{75}/_{100}$ der Dienstalters- und Seefahrzulage, soweit als die Erhöhung die Hälfte der Vollrentenbeträge nicht überschreitet, und b) um $^{75}/_{100}$ der Fachzulage.	Es betragen: a) die Dienstalterszulagen für Kapitulanten im ersten Kapitulantenjahre 3 Mark monatlich; sie steigen jährlich um 3 Mark bis 36 Mark monatlich; b) die Seefahrzulagen für Kapitulanten im ersten Jahre Fahrzeit 3 Mark monatlich; sie steigen jährlich um 3 Mark bis 30 Mark monatlich; c) die Fachzulagen für Kapitulanten vom Mechanikerpersonal usw. 300 Mark jährlich; für Büchsenmachermaate usw. 216 Mark jährlich.
3. Unteroffiziere und Gemeine, die nachweislich durch Krieg oder Schiffbruch invalid geworden sind, erhalten eine Pensionszulage (Kriegszulage). Diese beträgt monatlich für Ganzinvaliden 15 Mark, - Halbinvaliden 10 Mark.	§ 57/59. Die Rentenerhöhung ist im § 57 auf den Betrag der Kriegszulage nach § 14, also allgemein auf 15 Mark monatlich festgesetzt worden. Kriegszulage und Rentenerhöhung werden nicht nebeneinander gewährt.	Die nebenstehenden Paragraphen betreffen die Rentenerhöhung und Alterszulage und entsprechen den Bestimmungen des Offizier-Pensionsgesetzes.

Übergangsvorschriften.

§ 62. Die Versorgungsgebührnisse derjenigen Friedensinvaliden, die im Dienste an einem Schiffbruch oder an einer als Feldzug erklärten militärischen Unternehmung teilgenommen haben, sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes festzustellen. Die Vorschrift im § 45 [2] Abs. 2 des Gesetzes findet hierbei Anwendung, ebenso im Falle § 45 Nr. 4.

Dritter Teil. Kaiserliche Schutztruppen.

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen.
1.	§ 63. Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden auf die Personen der Unterklassen der Kaiserlichen Schutztruppen entsprechende Anwendung.	

Bisherige Bestimmungen	Neue Bestimmungen	Bemerkungen
2. Die Pensionserhöhung betrug nach dem alten Gesetze 300 Mark.	§ 67. Eine Tropenzulage von monatlich 25 Mark ist zahlbar an diejenigen Personen der Unterklassen, die infolge außerordentlicher Klimaeinflüsse in den Schutzgebieten oder infolge besonderer Fährlichkeiten des Dienstes rentenberechtigt geworden sind. Kriegszulage, Rentenerhöhung und Tropenzulage werden nicht nebeneinander gewährt.	Dies entspricht den voraufgegangenen Bestimmungen wegen Zahlung einer Kriegszulage an Unteroffiziere und Gemeine oder einer Rentenerhöhung im Betrage der Kriegszulage an Personen der Unterklassen der Kaiserlichen Marine. Die Tropenzulage ist kein Bezug im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes.
3.	§ 68. Die Tropenzulage steigt bei mehr als dreijähriger Dienstzeit in den Schutzgebieten mit jedem weiteren vollen Dienstjahr um ein Sechstel bis zur Erreichung des Doppelbetrags. Die Tropenzulage ist steuer- und abgabenfrei.	
	Übergangsvorschriften.	
4.	§ 74. Die Versorgungsgebührnisse derjenigen Friedensinvaliden, die an einer als Feldzug erklärten militärischen Unternehmung teilgenommen haben, sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes festzustellen.	Die Anrechnung eines Kriegsjahrs ist auch hier nicht Vorbedingung für die Berücksichtigung.

Resolutionen.

Gleichzeitig mit den beiden neuen Pensionsgesetzen sind vom Reichstage folgende Resolutionen angenommen worden, die insbesondere auch die Interessen der Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auf das lebhafteste berühren:

1. den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, darauf hinzuwirken, daß im Reichsdienst usw. allen Militäranwärtern bei der Festsetzung ihres Besoldungsdienstalters von der Militärdienstzeit ein entsprechender Teil angerechnet wird;
2. die verbündeten Regierungen zu ersuchen, tunlichst bald Gesetzentwürfe vorzulegen, durch welche
   a) die Verbesserungen der Militär-Pensionsgesetze in entsprechender Weise den Reichsbeamten zugewendet werden,
   b) eine Neuregelung der gesamten Witwen- und Waisenversorgung vorgenommen wird.

Zu 1: Militäranwärtern ist nach den zur Zeit gültigen Bestimmungen bei der ersten etatsmäßigen Anstellung als mittlere Beamte, als Zeichner oder im Kanzleidienste die aktive Militärdienstzeit bis zur Dauer eines Jahres mit anzurechnen. Über die Frage, ob es angängig sein möchte,

allgemein eine erweiterte Anrechnung der Militärdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter der Beamten und Unterbeamten zuzulassen, schweben bereits bei der Reichsregierung Erwägungen auf Grund eines früheren Beschlusses des Reichstags. Diese Frage birgt sehr erhebliche Schwierigkeiten in sich; sie kann nur in Übereinstimmung sämtlicher Ressorts des Reichs und Preußens gelöst werden.

Zu 2a: Die Mehrkosten für die Ausdehnung der in den neuen Militär-Pensionsgesetzen vorgesehenen Pensionsskala und des Gnadenvierteljahrs auf die Reichsbeamten berechnen sich in runden Zahlen auf folgende Beträge:

Für 1905 Mark	Für 1909 Mark	Für 1914 Mark	Für 1919 Mark	1923 Höhepunkt der Belastung Mark
A. Bei den Pensionen für Beamte:				
336 000	1 016 000	1 864 000	2 710 000	3 387 000
B. Bei den Witwen- und Waisengeldern für die Hinterbliebenen von Beamten:				
152 000	465 000	854 000	1 243 000	1 555 000
C. Bei Einführung des Gnadenvierteljahrs statt des Gnadenmonats für die Hinterbliebenen der pensionierten Beamten:				
215 000	231 000	253 000	274 000	290 000
703 000	1 712 000	2 971 000	4 227 000	5 232 000
Gesamtsumme A, B und C.				

Zu 2b: Nach den Erörterungen in der Kommission muß die Reliktenversorgung der Friedensinvaliden übereinstimmen mit der Versorgung der Hinterbliebenen der Beamten im Reiche und in Preußen. Da hiernach die Heeresverwaltung nicht einseitig vorgehen konnte, sollte durch die Resolution eine allgemeine Revision angebahnt werden, der die Reichs-Finanzverwaltung wohlwollend gegenübersteht.

Übersicht über die Versorgungsgebührnisse nach den

Grad der Dienst- und Erwerbsunfähigkeit	Bezeichnung der Gebührnisse	Versorgungs A. nach dem Gesetz 71 Betrag jährlich für Feldwebel und Vizefeldwebel Mark	Sergeanten Mark	Unteroffiziere Mark	Gemeine Mark	B. nach dem Gesetz 01 Betrag jährlich (ohne Kriegszulage) für Feldwebel und Vizefeldwebel Mark	Sergeanten Mark	Unteroffiziere Mark	Gemeine Mark
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
I. Halbinvalide	Pension V. Klasse	180	144	108	72	180	144	108	72
II. Ganzinvalide, teilweise erwerbsunfähig	Pension IV. Klasse und Zivilversorgungsschein	252	180	144	108	360	288	240	216
III. Ganzinvalide, größtenteils erwerbsunfähig, untauglich zum Zivildienste	Pension III. Klasse und Zulage für den Zivilversorgungsschein =	324 144 468	252 144 396	216 144 360	180 144 324	540	432	360	324
IV. Ganzinvalide, gänzlich erwerbsunfähig, untauglich zum Zivildienste	Pension II. Klasse und Zulage für den Zivilversorgungsschein =	396 144 540	324 144 468	288 144 432	252 144 396	900	720	600	540
V. Ganzinvalide, gänzlich erwerbsunfähig, fremder Wartung und Pflege bedürftig, untauglich z. Zivildienste	Pension I. Klasse und Zulage für den Zivilversorgungsschein =	504 144 648	432 144 576	396 144 540	360 144 504	1 200	900	780	720
VI. Ganzinvalide, gänzlich erwerbsunfähig, einfach verstümmelt, untauglich zum Zivildienste	Pension II. Klasse, Verstümmelungszulage und Zulage für den Zivilversorgungsschein =	396 216 108 720	324 216 108 648	288 216 108 612	252 216 108 576	900 324 1 224	720 324 1 044	600 324 924	540 324 864
VII. Ganzinvalide, gänzlich erwerbsunfähig, fremder Wartung und Pflege bedürftig, doppelt verstümmelt, untauglich zum Zivildienste	Pension I. Klasse, doppelte Verstümmelungszulage und Zulage für den Zivilversorgungsschein =	504 432 108 1 044	432 432 108 972	396 432 108 936	360 432 108 900	1 200 648 1 848	900 648 1 548	780 648 1 428	720 648 1 368

Anlage 3.
(Zu §§ 9/10.)

bisherigen Gesetzen und nach dem neuen Gesetze.

gebührnisse						
C. nach dem neuen Gesetze						
Grad der Erwerbsunfähigkeit in Prozenten	Bezeichnung der Gebührnisse	Betrag jährlich für				Bemerkungen
		Feldwebel und Vizefeldwebel Mark	Sergeanten Mark	Unteroffiziere Mark	Gemeine Mark	
11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
0 bis 9/100	Rente	—	—	—	—	
10/100	-	90	72	60	54	
20/100	-	180	144	120	108	
10/100	Rente	90	72	60	54	
20/100	-	180	144	120	108	
30/100	-	270	216	180	162	
40/100	-	360	288	240	216	
30/100	Rente	270	216	180	162	
40/100	-	360	288	240	216	
50/100	-	450	360	300	270	
60/100	-	540	432	360	324	
70/100	-	630	504	420	378	
80/100	-	720	576	480	432	
80/100	Rente	720	576	480	432	
90/100	-	810	648	540	486	
100/100	-	900	720	600	540	
100/100 fremder Wartung und Pflege bedürftig	Rente	900	720	600	540	
	Verstümmelungszulage	324	324	324	324	
	=	1 224	1 044	924	864	
60/100 verstümmelt	Rente	450	360	300	270	
	Verstümmelungszulage	324	324	324	324	
	=	774	684	624	594	
75/100 verstümmelt	Rente	675	540	450	405	
	Verstümmelungszulage	324	324	324	324	
	=	999	864	774	729	
100/100 verstümmelt	Rente	900	720	600	540	
	Verstümmelungszulage	324	324	324	324	
	=	1 224	1 044	924	864	
100/100 doppelt verstümmelt	Rente	900	720	600	540	
	Verstümmelungszulage	648	648	648	648	
	=	1 548	1 368	1 248	1 188	

Bemerkungen:

1. Die Vollrente nach dem neuen Gesetze beträgt jährlich:
   für Feldwebel und Vizefeldwebel .... 900 Mark,
   für Sergeanten ... 720 -
   für Unteroffiziere . 600 -
   für Gemeine ..... 540 - .
2. Außer der Rente wird nach dem neuen Gesetze den Kapitulanten ein Zivilversorgungsschein gewährt, und zwar:
   a) nach zwölfjähriger aktiver Militärdienstzeit,
   b) nach kürzerer Dienstzeit, wenn sie wegen Dienstuntauglichkeit aus dem aktiven Militärdienst entlassen werden müssen.

   Den unter a bezeichneten Kapitulanten wird an Stelle des Zivilversorgungsscheins im Falle der Unbrauchbarkeit zum Beamten sowie nach Wahl die Zivilversorgungsentschädigung von 144 Mark gewährt. Diesen Kapitulanten kann auch gegen Verzicht auf den Zivilversorgungsschein und auf die Zivilversorgungsentschädigung eine einmalige Geldabfindung von 1 500 Mark bewilligt werden.
3. Rentenberechtigten Nichtkapitulanten kann neben der Rente ein Anstellungsschein für den Unterbeamtendienst erteilt werden.
4. Die Kriegsinvaliden erhalten neben den aufgeführten Gebührnissen noch eine Kriegszulage von 15 Mark monatlich.

Anlage 4.
(Zu § 11.)

Übersicht über die Rentenbeträge nach der Länge der Dienstzeit.

Nr.	Dienstgrad	Erläuterungen	Rentenbeträge																	
		Dienstjahre	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
		Prozentsätze der Vollrente	50/100	53/100	56/100	59/100	62/100	65/100	68/100	71/100	74/100	77/100	80/100	83/100	86/100	89/100	92/100	95/100	98/100	100/100
1.	Feldwebel	Jahresbetrag	450	477	504	531	558	585	612	639	666	693	720	747	774	801	828	855	882	900
		Monatsbetrag	37,50	39,75	42	44,25	46,50	48,75	51	53,25	55,50	57,75	60	62,25	64,50	66,75	69	71,25	73,50	75
2.	Sergeanten	Jahresbetrag	360	381,60	403,20	424,80	446,40	468	489,60	511,20	532,80	554,40	576	597,60	619,20	640,80	662,40	684	705,60	720
		Monatsbetrag	30	31,80	33,60	35,40	37,20	39	40,80	42,60	44,40	46,20	48	49,80	51,60	53,40	55,20	57	58,80	60
3.	Unteroffiziere	Jahresbetrag	300	318	336	354	372	390	408	426	444	462	480	498	516	534	552	570	588	600
		Monatsbetrag	25	26,50	28	29,50	31	32,50	34	35,50	37	38,50	40	41,50	43	44,50	46	47,50	49	50

LITERATUR.

Alphabetisches Sachregister zur Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie, zusammengestellt von H. Bester, Ober-Postpraktikant, und W. von Oven, Postinspektor. Berlin, Carl Heymanns Verlag, 1906. Preis 3 Mark für das geheftete und 3 Mark 60 Pf. für das gebundene Exemplar.

So übersichtlich unsere A. D. A. angeordnet ist, so kommt es doch, wie allbekannt, oft genug vor, daß selbst solche Beamte, die mit den Dienstvorschriften gut vertraut sind, eine bestimmte Vorschrift nicht gleich aufzufinden vermögen. Dieser Schwierigkeit will das vorliegende alphabetische Sachregister abhelfen, das auf 217 Seiten in doppelt so viel Spalten rund 17 000 Hinweise auf die Bestimmungen der verschiedenen Abschnitte der A. D. A. enthält. Die einzelnen Bestimmungen kehren unter allen irgend in Betracht kommenden Stichworten wieder. Beispielsweise finden wir einen Hinweis auf die Bestimmungen über das Meistgewicht der Briefe sowohl unter »Briefe« wie unter »Meistgewicht«; die Vorschriften über die Überweisung von Zeitungen sind unter »Überweisung«, »Überweisungsgebühr« und »Zeitungen und Zeitschriften« aufgeführt. Diese Art der Anordnung des Sachregisters ist zweckmäßig und ermöglicht ein rasches Auffinden der gesuchten Bestimmungen. Bei den einzelnen Stichworten ist erklärlicherweise nicht selten auf eine große Zahl von Vorschriften hingewiesen; so umfassen die Angaben zum Stichworte »Bahnpostwagen« $1^1/_2$ und zum Stichworte »Zeitungen und Zeitschriften« beinahe 2 Spalten. In derartigen Fällen sind die Angaben für das betreffende Stichwort zum Teil wiederum alphabetisch geordnet, doch ist diese recht zweckmäßige Anordnung leider nicht allgemein durchgeführt. Während z. B. bei dem Stichworte »Bahnpostwagen« die alphabetische Reihenfolge ziemlich genau innegehalten ist, so daß man die Vorschriften über die Erleuchtung oder das Rangieren der Bahnpostwagen mit einem Blicke rasch zu finden vermag, sind die einzelnen Angaben in anderen Fällen ziemlich bunt durcheinander aufgeführt. So befindet sich beim Stichworte »Zeitungen und Zeitschriften« der Hinweis auf die Vorschriften wegen der Beschlagnahme von Zeitungen hinter den Angaben, die sich auf Verpackung, Nachlieferung, Fehlmeldung, Lieferung, Überweisung usw. beziehen, und man muß infolgedessen $1^1/_2$ Spalten durchsehen, wenn man die Bestimmungen über die Beschlagnahme von Zeitungen sucht. Es wird dem Sachregister zum Vorteile gereichen und seine Brauchbarkeit erhöhen, wenn die Verfasser bei einer etwaigen Neuausgabe des Werkes diesen Mangel zu beseitigen sich bemühen. Im übrigen ist das Sachregister nach den von uns vorgenommenen Stichproben recht sorgfältig durchgearbeitet. Hier und da vermissen wir einzelne Hinweise; z. B. hätte beim Meistgewichte der Briefe u. E. auch auf § 14 des Abschn. XI, 3 hingewiesen werden müssen, wo davon die Rede ist, wie die Eröffnungs-Ausschüsse Briefe mit wertvollem oder für die Korrespondenten augenscheinlich wichtigem Inhalte, deren Gewicht über das Meistgewicht von 250 g hinausgeht, behandeln sollen. Doch können solche kleinen Mängel den Wert des Nachschlagewerkes nicht beeinträchtigen, und wir sind überzeugt, daß dieses gern benutzt werden und vielen gute Dienste leisten wird, zumal auch der Druck gut und klar aus-

geführt ist. Erwähnt sei noch, daß die Verlagsbuchhandlung das Sachregister durch Berichtigungen und Nachträge, die nach dem Erscheinen neuer Abschnitte oder umfangreicherer Berichtigungen zur A. D. A. zu mäßigem Preise geliefert werden sollen, dauernd auf dem laufenden zu halten beabsichtigt.

Der technische Telegraphendienst mit spezieller Berücksichtigung des Fernsprechwesens bei den vereinigten Verkehrsanstalten des Reichspost- und Telegraphengebiets. Von Raddatz, Telegraphendirektor. Mit 106 erläuternden Abbildungen im Texte. Achte vermehrte und verbesserte Auflage, bearbeitet und herausgegeben von W. Frank, Ober-Telegraphensekretär. Frankfurt (Oder). Druck und Verlag der Königl. Hofbuchdruckerei Trowitzsch und Sohn. 1906. Preis geb. 2 M. 50 Pf.

Das Buch soll die Beamten bei den vereinigten Verkehrsanstalten soweit mit dem Wesen der Telegraphie und mit dem Fernsprechdienste vertraut machen, als es zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes erforderlich ist. Der erste Teil beschäftigt sich mit den Grundzügen der Elektrizität und des Magnetismus, den Telegraphenapparaten, der technischen Einrichtung der Telegraphenanstalten und den zur Beseitigung von Störungen im Telegraphenbetrieb erforderlichen Maßnahmen; in derselben Anordnung wird im zweiten Teile das Fernsprechwesen behandelt; im dritten Teile wird der Telegraphen- und Fernsprechbau dargestellt. Die vorliegende Auflage berücksichtigt auch die bei vereinigten Verkehrsanstalten, bei Fernsprechteilnehmer- und Automatenstellen in den letzten Jahren neu eingeführten Apparate. Außerdem sind die Störungen im Fernsprechbetriebe, die innere Einrichtung kleiner Vermittlungsanstalten und der Fernsprechstellen sowie die Benutzung des Spannungsmessers mit Nebenschluß zum Prüfen von Trockenelementen besprochen worden.

Die wiederholte Neuauflage des Werkes zeugt dafür, daß es geeignet ist, seinen Zweck zu erfüllen.

Kleine Telegraphenschule für jüngere Post- und Telegraphenbeamte. Ein Hilfsbuch zum Selbstunterrichte. Mit 224 erläuternden Abbildungen. Bearbeitet von A. Haddenbrock, Postsekretär. Elfte Auflage. Cassel 1906. Verlag von Georg Dufayel.

Das Buch ist hauptsächlich für Postbeamte bestimmt. In Form von Frage und Antwort ist darin alles zusammengestellt, was die jüngeren Beamten aus dem Gebiete des Telegraphen- und Fernsprechdienstes wissen müssen. Im ersten Teile werden die Dienstanfänger darüber unterrichtet, was für den Befähigungsnachweis für den technischen Telegraphendienst bei vereinigten Verkehrsämtern verlangt wird. Die weiter für die Assistenten- und für die Sekretärprüfung erforderlichen Kenntnisse vermittelt der zweite Teil. Das Buch ist zweckmäßig und gefällig angelegt.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 20. BERLIN, OKTOBER. **1906.**

Neue Entscheidung des Reichsgerichts über den Begriff des expressen Boten.

Unsern Lesern ist aus früheren Veröffentlichungen des Archivs bekannt, in wie großem, bei Erlaß des Postgesetzes gar nicht vorauszusehen gewesenem Umfange von der Beförderung politischer Zeitungen durch expresse Boten Gebrauch gemacht wird. Bekanntlich haben die verbündeten Regierungen im Jahre 1899 versucht, bei Gelegenheit der gesetzgeberischen Maßnahmen, die infolge Ausdehnung des Postzwanges auf verschlossene Ortsbriefe, der Neuregelung des Zeitungsgebührentarifs usw. geboten waren, diese zweifellos nicht im Sinne des Gesetzgebers von 1871 gelegene, oft weit verzweigte Expreßbotenbeförderung dadurch zu beschränken, daß der Wechsel in der Person des expressen Boten untersagt, und das Meistgewicht der von einem expressen Boten zu befördernden postzwangspflichtigen Gegenstände auf 5 kg festgesetzt werden sollte (vgl. den Entwurf eines Gesetzes, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen nebst Begründung, Archiv 1899 S. 129 ff.); dieser Versuch ist aber an dem Widerstande des Reichstags gescheitert (Archiv 1900 S. 81 ff.).

Inzwischen hat das Reichsgericht wenigstens in einer der Hauptfragen: ob ein expresser Bote postzwangspflichtige Gegenstände als Eisenbahn-Reisegepäck befördern lassen dürfe, eine für die Reichs-Postverwaltung günstige Entscheidung gefällt — Erkenntnis vom 1. Mai 1902, Archiv 1903, S. 293 ff. — und damit die Beseitigung eines der am meisten hervor-

getretenen Übelstände auf Grund der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ermöglicht; auch in der Frage der Beförderung postzwangspflichtiger Gegenstände als Handgepäck expresser Boten hat es sich im Erkenntnisse vom 9. April 1904 (Archiv 1904 S. 559 ff.) im wesentlichen dem Standpunkte der Postverwaltung angeschlossen.

Beschäftigen sich die genannten Erkenntnisse hauptsächlich mit der Art und Weise, wie die postzwangspflichtigen Gegenstände mit der Eisenbahn von Postort zu Postort befördert werden (ob als Reise- oder als Handgepäck), so ist darüber der Begriff des expressen Boten zurückgetreten; dieser schien durch das Urteil des Reichsgerichts vom 16. Dezember 1889 (Archiv 1890 S. 293 ff.) in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise erklärt zu sein.

Gleichwohl kommen immer wieder Fälle vor, in denen die Bestimmung des Begriffs eines expressen Boten Schwierigkeiten bereitet und selbst im gerichtlichen Verfahren zu Zweifeln Anlaß gibt. Erst kürzlich wieder hat das Reichsgericht sich mit einem derartigen Falle zu beschäftigen gehabt. Der Fall, der von allgemeinerem Interesse sein dürfte, lag folgendermaßen:

Bereits seit mehreren Jahren hatte der Angeklagte W. in seiner Eigenschaft als Chef der Expedition des in H. sechsmal wöchentlich erscheinenden H.er Fremdenblatts, einer politischen Zeitung, es für erforderlich erachtet, den Beziehern in A., O. und L., welche Orte sämtlich außerhalb des zweimeiligen Umkreises von H. gelegen und mit eigenen Postanstalten versehen sind, die Abendausgabe der Zeitung noch am Abende des Erscheinens zustellen zu lassen. Er traf deshalb die Einrichtung, daß ein in O. ansässiger Mann täglich von da nach H. kam, hier die in einzelne Pakete verteilten, für die Orte A., O. und L. bestimmten Zeitungsexemplare in Empfang nahm und sie als Handgepäck mit der Eisenbahn nach A. und O. brachte. Für die Zuführung der Zeitungen an ihre Bestimmungsorte benutzte der Bote regelmäßig einen bestimmten Eisenbahnzug, der auf der Strecke H.–O. zunächst den Ort A. berührt. Hier wurde bei Ankunft des Zuges das für A. bestimmte Zeitungspaket dem dort ein für allemal wartenden Boten zur Bestellung an die in A. wohnenden Bezieher ausgehändigt. In O. wurden die für diesen Ort bestimmten Zeitungen sofort an die dortigen Bezieher ausgetragen, während das nach L. gerichtete Zeitungspaket durch einen von da entgegengeschickten besonderen Boten, der sofort nach L. zurückkehrte, in Empfang genommen wurde. Die Entlohnung des in O. wohnenden Zeitungsboten für die von ihm geleisteten Dienste erfolgte in der Weise, daß er mit einer Jahresabonnementskarte für die Eisenbahnfahrstrecke H.–O. und zurück ausgestattet wurde und außerdem für jeden Zeitungsabonnenten in O. 1 Mark 50 Pf. vierteljährlich vergütet erhielt. Diesen Betrag durfte er sich von den durch ihn in jedem Vierteljahr einzukassierenden Bezugsgeldern abziehen.

Am 1. April 1902 trat an die Stelle des Zeitungsboten, dem bis dahin die Beförderung der Zeitungen auf der Strecke H.–O. oblag, und dem zweifelsohne die Eigenschaft eines expressen Boten im Sinne des § 2 des Postgesetzes zukam, unter den gleichen Bedingungen wie dieser der Angeklagte L., der schon seit 1898 als Schriftsetzer in der Druckerei des Fremdenblatts in H. beschäftigt war, seine Wohnung aber in O. bei seinen daselbst ansässigen Eltern hatte und regelmäßig am Abend zum Zwecke des Übernachtens bei diesen von H. nach O. mit der Eisenbahn zurückfuhr, um sodann am anderen Morgen in der gleichen Weise wieder

nach H. zu fahren und hier während des Tages seiner Arbeit in der Druckerei des Fremdenblatts nachzugehen. Bei Gelegenheit der abendlichen Rückfahrt nach O., bei der L., wie sein Vorgänger, im Interesse des Zeitungsunternehmens an einen bestimmten Eisenbahnzug gebunden war, wurden von ihm die für die Orte A., O. und L. bestimmten Zeitungspakete mitgenommen und in der bereits dargelegten Weise an ihren Bestimmungsort befördert. In zahlreichen Fällen ist L. nach seiner Ankunft in O. am gleichen Abend nicht mehr nach H. zurückgekehrt; in anderen Fällen ist aber eine nochmalige Rückkehr nach H. erfolgt. An solchen Tagen ist L. dann erst mit einem späteren Zuge abermals nach O. gefahren, um nun erst bei seinen Eltern, deren Wohnung er teilte, zu übernachten. Die Zeitungsbeförderung durch L. in dieser Weise hat bis zum 16. Mai 1903 fortgedauert, wo er durch einen in H. wohnhaften Angestellten der Expedition des Fremdenblatts ersetzt wurde.

Die Ober-Postdirektion in H. sah in der durch L. besorgten Beförderung einen Verstoß gegen §§ 1 und 2 des Postgesetzes. Nach Abschluß ihrer Ermittlungen verwies sie die Sache gemäß § 35 a. a. O. zum gerichtlichen Verfahren; wider Erwarten wurden die Angeschuldigten L. und W. von der Strafkammer des Landgerichts in H. freigesprochen; L. sei nur bezahlter expresser Bote des W. gewesen, durch den die geschilderte Beförderung unbeanstandet habe geschehen dürfen.

Auf die von der Staatsanwaltschaft eingelegte Revision wurde das erstinstanzliche Urteil durch Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Juni 1905 aufgehoben. Aus den Entscheidungsgründen heben wir das Folgende hervor:

»Das Postgesetz hat es zwar unterlassen, den Rechtsbegriff des expressen Boten selbst näher zu definieren. Mit Rücksicht auf den Wortlaut des § 2 dieses Gesetzes und die durch dasselbe verfolgten postalischen Zwecke ist aber daran festzuhalten, daß der bloße Gelegenheitsbote nicht unter den Begriff eines expressen Boten fällt, als ein solcher vielmehr nur derjenige angesehen werden kann, welcher sich lediglich in Anlaß und zum Zwecke der Ausrichtung eines ihm gewordenen Beförderungsauftrags, ohne dabei eigene Interessen zu verfolgen, von einem Orte an einen anderen, sei es nun zu Fuß, zu Wagen oder mit der Eisenbahn begibt, und zwar dergestalt im ausschließlichen Interesse des Auftraggebers, daß ohne den erhaltenen Auftrag der Weg zwischen den beiden in Betracht kommenden Orten überhaupt nicht zurückgelegt worden wäre.

Von diesem Gesichtspunkt aus wird allerdings dem Angeklagten L. die Eigenschaft eines expressen Boten ebensowenig wie seinem Vorgänger in der Zeitungsbeförderung in denjenigen Fällen abgesprochen werden können, in denen er die abendliche Eisenbahnfahrt von H. nach O. zu zwei verschiedenen Malen gemacht hat: das erste Mal, um im Vollzuge des ihm von dem Mitangeklagten W. gegen Bezahlung erteilten Auftrags die für die Orte A., O. und L. bestimmten Exemplare des H.er Fremdenblatts nach O. zu verbringen, das andere Mal, um nach inzwischen erfolgter Rückkehr nach H. von da aus abermals, und zwar dieses Mal nur in seinem eigenen Interesse zum Zwecke des Übernachtens in seiner Wohnung in O., dorthin zu fahren. Denn in diesen Fällen ist die erste abendliche Fahrt von L. lediglich in Anlaß des ihm von W. erteilten Auftrags zum Zwecke der Erledigung desselben im alleinigen und ausschließlichen Interesse des H.er Zeitungsunternehmens unternommen worden, ohne daß dabei irgendwelche eigenen Interessen und Zwecke des L. verfolgt worden wären, und diese erste Reise wäre zweifelsohne

unterblieben, wenn L. von W. nicht beauftragt gewesen wäre, die Abendausgabe des Fremdenblatts von H. nach O. zu verbringen. Die zweitmalige abendliche Reise nach O. ist aber ausschließlich zum Zwecke der Heimreise des L. nur in seinem persönlichen Interesse erfolgt; hierbei sind keinerlei postzwangspflichtige Gegenstände von ihm nach O. mitgenommen worden. Von einer hierbei begangenen Verfehlung gegen das Postgesetz kann mithin von vornherein keine Rede sein. Der Umstand, daß die von der Expedition des H.er Fremdenblatts dem L. auf ihre Kosten gelöste Jahresabonnementsfahrkarte diesem ermöglichte, beliebig oft von H. nach O. und wieder zurück mit der Eisenbahn zu fahren, kann selbstverständlich nicht dazu führen, dem L. in bezug auf die hier in Frage stehenden zweimaligen Eisenbahnfahrten an dem gleichen Abend nach O. die Eigenschaft eines nur gelegentlichen Boten zu verleihen.

Wesentlich anders ist aber die Sache in denjenigen Fällen gestaltet, in denen L. die Strecke H.–O. nur ein einziges Mal an jedem Abend zurücklegte und bei dieser einmaligen Fahrt mit der ihm von W. gegen Bezahlung aufgetragenen Beförderung der Zeitung seine eigene Heimreise verband. Denn in diesem Falle ist die Reise nach O. nicht lediglich im ausschließlichen Interesse des Auftraggebers W., sondern zugleich im eigenen persönlichen Interesse des L. erfolgt, und damit ist die Annahme, daß L. auch hier expresser Bote gewesen sei, rechtlich nicht vereinbar. Denn die einmalige abendliche Fahrt würde nach den erstrichterlichen Beweisannahmen an jedem betreffenden Tage unter allen Umständen von L. gemacht worden sein. Hat er aber in den hier fraglichen Fällen mit seiner regelmäßigen abendlichen Heimreise die Beförderung des Fremdenblatts verknüpft, so ist er dadurch von selbst nur zum Gelegenheitsboten geworden, auf den § 2 des Postgesetzes keine Anwendung erleidet. Richtig mag sein, daß L., um die Abendausgabe noch rechtzeitig und mit tunlichster Beschleunigung nach O. befördern zu können, vertragsmäßig an die Benutzung eines bestimmten Eisenbahnzugs gebunden war, dessen er sich vor Übernahme des von W. erteilten Beförderungsauftrags nicht regelmäßig zu bedienen pflegte. Dadurch aber, daß L., um nicht immer die Eisenbahnfahrt doppelt machen zu müssen, an vielen Tagen seine eigenen Interessen mit denen seines Auftraggebers derart in Einklang brachte, daß er sich zur Rückreise nach O. eines bestimmten Zuges bediente, wird nicht das geringste an der Tatsache geändert, daß er diese einmalige Reise, mochte sie nun mit welchem Zuge immer erfolgen, nicht nur zu der Beförderung der Zeitungen, sondern auch zur eigenen Heimreise verwendet hat und sodann, ohne nach H. zurückzukehren, bis zum anderen Morgen in O. verblieben ist, um dann erst wie gewöhnlich zu seiner regelmäßigen Arbeit in der Druckerei des Fremdenblatts nach H. zurückzukehren. Diese Tatsache ist aber allein von entscheidender Bedeutung für die Beurteilung der Frage, ob L. in den hier in Betracht kommenden Fällen als expresser Bote oder als Gelegenheitsbote anzusehen ist. Wollte man der Ansicht des Vorderrichters beipflichten, so würde es auch ohne unbefugten Eingriff in das staatliche Postregal für zulässig erachtet werden müssen, jedem beliebigen Reisenden nach einem gewissen Orte, der die Reise dorthin zufällig gerade macht, eine für den gleichen Ort bestimmte postzwangspflichtige Sendung mitzugeben, wenn er sich nur gegen die Bezahlung eines vielleicht noch so geringfügigen Trinkgeldes entschließt, zu seiner außerdem auch gemachten Reise einen späteren oder früheren Zug als den anfänglich in Aussicht genommenen zu benutzen, um die Mitgabe jener Sendung zu ermöglichen. Damit würde aber der

Postzwang jederzeit umgangen werden können und der Zweck, der durch die Vorschrift in § 2 des Postgesetzes erreicht werden soll, die Benutzung eines expressen Boten an Stelle der billigen Post mit Rücksicht auf die regelmäßig nicht unbedeutenden Kosten eines solchen Boten tunlichst einzuschränken, zu einem großen Teile vereitelt werden.

Ob W. aus dem seiner Behauptung nach für ihn gleichgültigen Umstande, daß L. zufällig in dem Endpunkte seines Beförderungsauftrags auch seinen Wohnort hatte, einen pekuniären Nutzen zog, ist rechtlich belanglos. Die Tatsache, daß L. nur Gelegenheitsbote war, wird dadurch, daß W. keinen Nutzen aus seiner Verwendung zur Zeitungsbeförderung zog, diese vielmehr größere Kosten als die Benutzung der Post verursachte, nicht aus der Welt geschafft.

Auch darauf hat nichts weiter anzukommen, ob W. den von ihm gewählten Weg der Zeitungsbeförderung nur zu dem Zwecke einschlug, um eine beschleunigte Zustellung der Zeitung herbeizuführen, keineswegs aber um Porto zu sparen. Denn die Absicht, Porto zu sparen, wird zum Tatbestande des § 27 Nr. 1 des Postgesetzes nicht erfordert.

Zugegeben kann werden, daß W. den L. nicht zum Zwecke der Heimkehr, sondern nur zur Ausführung des ihm erteilten Beförderungsauftrags mit einer Jahresabonnementskarte ausgestattet haben mag. Hieraus läßt sich aber gleichfalls nichts zugunsten des einen oder anderen der beiden Angeklagten ableiten. Unwiderlegt bleibt immer, daß L. ein und dieselbe Reise nicht nur im Interesse des W., sondern auch in seinem eigenen Interesse machte und daß er sie auch dann gemacht haben würde, wenn jenes Interesse des W. nicht mit hereingespielt hätte. Solange aber nicht festgestellt wird, daß L. die abendliche Reise nach O. nur im Interesse des Zeitungsunternehmens machte, und diese Reise beim Fehlen desselben nicht gemacht worden wäre, kann der Tatbestand einer strafbaren Verfehlung gegen das Postgesetz beiden Angeklagten gegenüber nicht für ausgeschlossen gelten. Diese Feststellung fehlt jedoch in dem ersten Urteil, und es ist rechtsirrig, wenn der Vorderrichter auch ohne dieselbe dem L. die Eigenschaft eines expressen Boten ohne weiteres schon aus dem Grunde beilegen zu können glaubt, weil er ein von W. zur Beförderung der Abendzeitungspakete nach bestimmten Orten eigens in Bewegung gesetzter, mithin expresser Bote gewesen sei, der nur bei Gelegenheit dieser Beförderung mit derselben zugleich seine Heimreise angetreten habe, ohne sich weiter darüber auszusprechen, ob diese Heimreise außerdem unterblieben wäre oder nicht. Unrichtig ist auch die Ansicht des Vorderrichters, daß der mit dem 16. Mai 1903 an die Stelle des L. getretene Bote bei Verlegung seines Wohnsitzes von H. nach O. keinesfalls aufhören würde, expresser Bote des W. zu sein, obwohl auch er im Dienste des W. stand.«

Auf Grund der Ausführungen dieses Erkenntnisses verurteilte das Landgericht in H. die Angeklagten nunmehr zu einer Geldstrafe von je 850 Mark 40 Pf. Die gegen dieses Urteil eingelegte Revision wurde vom Reichsgerichte verworfen.

Zentralanrufschränke für Telegraphenleitungen.

Von Ober-Postpraktikant Schwill in Berlin.

(Schluß.)

C. Vergleich zwischen dem gewöhnlichen und dem Zentralisierungsbetriebe.

Ein Vergleich zwischen dem jetzt gebräuchlichen Verfahren der Telegrammbeförderung und dem Zentralisierungsbetriebe läßt erkennen, daß letzter unter den in der Einleitung angegebenen Voraussetzungen vor dem ersten aus verschiedenen Gründen den Vorzug verdient. Hauptsächlich sind folgende Punkte zu erwähnen:

1. Die Anrufe sind schneller zu beantworten, da sie nur an einigen wenigen, in den Hauptverkehrsstunden stets unter Aufsicht stehenden Stellen ankommen. Während der Nacht und in den Stunden des schwächsten Verkehrs kann die Beachtung der Anrufe durch Einschaltung von Signalweckern sichergestellt werden.
2. Durch die Verminderung der Zahl der Arbeitsplätze und durch deren Zusammenlegung wird die Überwachung des Betriebs und die Beaufsichtigung der Beamten und Apparate erleichtert.
3. Die Übermittlung der Telegramme erfährt eine wesentliche Beschleunigung; denn es besteht die Möglichkeit, jede Leitung sofort nach Eingang des Anrufs einem unbeschäftigten Apparatbeamten zur Bedienung zuzuweisen.
4. Die Arbeitskräfte werden besser ausgenutzt, weil die Telegraphierarbeit sich stets gleichmäßig auf die verschiedenen Beamten verteilen läßt; eine Überbürdung einzelner Beamten wird dadurch vermieden.
5. Der Beamtenbedarf hängt nur von dem Umfange des gerade zu bewältigenden Verkehrs ab; die Anzahl der Beamten ist mithin von der Zahl der Betriebsapparate unabhängig und kann von Stunde zu Stunde den Verkehrsverhältnissen genau angepaßt werden.
6. Durch die Zusammendrängung der Apparate wird an Raum gewonnen. Der Zentralisierungsbetrieb eignet sich deshalb besonders für solche Ämter, die mit Platzmangel zu kämpfen haben.

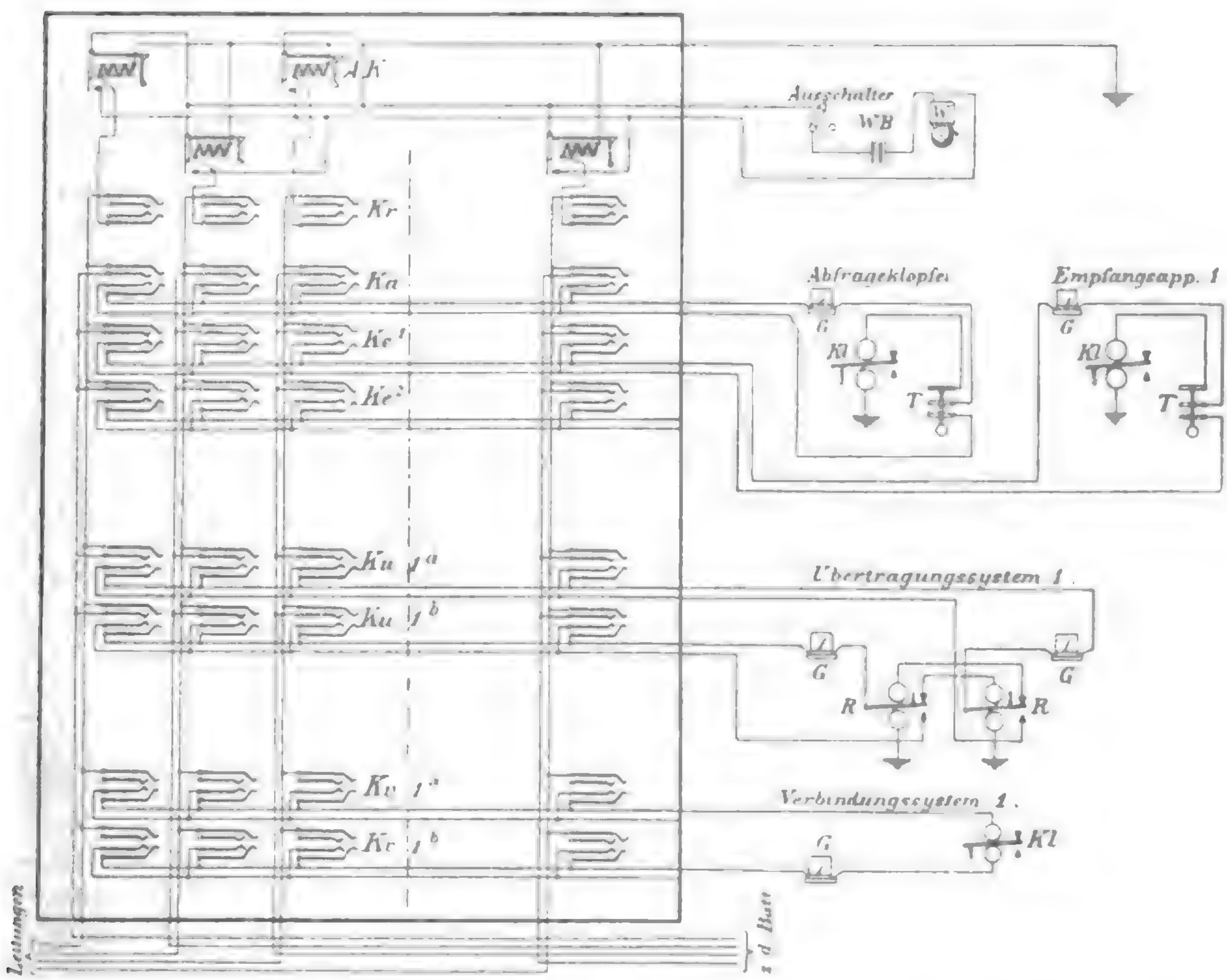
D. Versuche mit dem direkten Telegrammaustausche zwischen den Ursprungs- und Bestimmungsanstalten.

Im Anschluß an die unter B. beschriebene Betriebsweise sind bei einigen Ober-Postdirektionen Versuche mit dem in Belgien üblichen Verfahren der Telegrammübermittlung gemacht worden. Dieses unterscheidet sich von der deutschen Betriebsart hauptsächlich dadurch, daß zur Vermeidung der mit dem Umarbeiten der Telegramme verbundenen Nachteile jedes Telegramm, soweit dies irgend möglich ist, von der Ursprungsanstalt unmittelbar an die Bestimmungsanstalt abgesetzt wird. Die auf dem Beförderungswege liegenden Telegraphenanstalten bringen zu dem Zwecke die Aufgabe- und Bestimmungsanstalt von Fall zu Fall durch Zusammenschalten geeigneter Leitungsstrecken miteinander in Verbindung. Nach Beendigung der Telegrammübermittlung werden die Leitungsverbindungen bei allen Anstalten wieder getrennt.

Die Leitungen endigen bei den größeren Ämtern an einem Zentralanrufschranke zu 50 oder 100 Leitungen, bei kleineren Ämtern an einem solchen zu 10 oder 20 Leitungen. Telegraphenanstalten mit nur zwei Leitungszweigen werden nicht mit einem Klappenschranke, sondern mit einem einfachen Schaltkasten ausgestattet. Die beiden Leitungszweige bleiben bei diesen Ämtern für gewöhnlich unter Einschaltung eines Morseschreibers miteinander verbunden; sie werden nur dann getrennt, wenn ein Telegramm aufzunehmen oder abzugeben ist.

Die Anrufschränke zu 10 oder 20 Leitungen haben die Form der Teilnehmerklappenschränke; sie werden entweder auf einen Apparattisch gestellt oder an eine Wand gehängt. Die Schaltung der Schränke geht

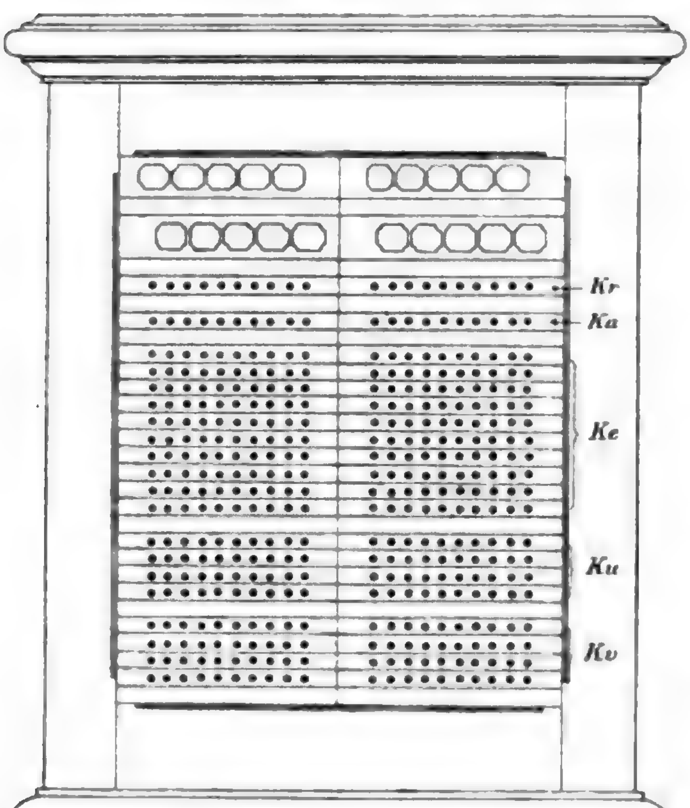
Fig. 16.



aus Fig. 16, ihre Einrichtung aus Fig. 17 hervor. Die Schaltung der Schränke stimmt im wesentlichen mit derjenigen der Klappenschränke zu 5 bis 40 Doppelleitungen (M. 1899) überein. Die Leitungen mit den zugehörigen Batterieabzweigungen sind senkrecht, die Apparatdrähte wagerecht durch das Klinkenfeld hindurchgeführt. Die erste wagerechte Klinkenreihe steht mit den Anrufklappen, die zweite Reihe mit dem Abfragesystem (Klopfer, Morseschreiber) in Verbindung. An die darauf folgenden wagerechten Klinkenreihen sind die Aufnahme-, Verbindungs- und Übertragungsapparate angeschlossen. Zu den Umschaltungen im Klinkenfelde werden schnurlose Stöpsel benutzt. Die Stöpsel stecken im Ruhezustand in den Klappenklinken. Wenn eine auswärtige Anstalt das Zentralamt anruft und

dadurch die Leitungsklappe zum Abfallen bringt, so wird der Leitungsstöpsel aus der Klinke *Kr* entfernt und in die darunter liegende Klinke *Ka* eingesetzt, wodurch der Abfrageapparat mit der Leitung Verbindung erhält. Die Schaltung der Leitung auf einen Aufnahmeapparat erfolgt durch Einführen desselben Stöpsels in eine freie Klinke *Ke*. Sollen zwei verschiedene Leitungen miteinander verbunden werden, so schaltet man sie nach dem Beispiele der Fig. 16 entweder auf ein Klinkenpaar *Kv* für Verbindungssysteme oder auf ein Klinkenpaar *Ku* für Übertragungssysteme. Erstes hat zu geschehen, wenn die miteinander in Verkehr zu bringenden Ämter sich mit ihren eigenen Batterien erreichen können. Ist dies nicht der Fall, so werden die beiden Leitungen durch ein Übertragungssystem zusammengekuppelt. Besondere Schlußzeicheneinrichtungen sind wegen der Übersichtlichkeit des Betriebs entbehrlich.

Fig. 17.



Die Anrufklappen haben mantelförmige Gestalt; ihr Widerstand beträgt etwa 200 Ohm. Sie sind mit Relaiskontakten versehen, damit in den verkehrsschwachen Stunden, in denen der Schrank unbeaufsichtigt ist, ein Klappenwecker eingeschaltet werden kann.

Den Zentralanrufschränken zu 50 und 100 Leitungen wird die Bauart der unter B. beschriebenen gleichartigen Schränke zugrunde gelegt. Auf die Einrichtung dieser Schränke werden wir ebenfalls in dem gedachten Aufsatze zurückkommen. Um jedoch schon jetzt von dem Aussehen und der Wirkungsweise dieser Schränke eine Vorstellung zu geben, soll kurz auf einen im Bezirke der Ober-Postdirektion in Dortmund versuchsweise in Gebrauch genommenen Anrufschrank zu 100 Leitungen eingegangen werden. Der Schrank, der mit 70 Leitungen belegt ist, zerfällt in einen Mittelteil und zwei Seitenteile (Fig. 18). Im Mittelteile sind die Anrufklappen, darunter in den beiden äußeren Feldern die Abfrageklinken und zwischen ihnen die Verbindungsklinken untergebracht, d. h. die Klinken zur unmittelbaren Verbindung der verschiedenen Leitungen miteinander. An die Klinkenfelder in den beiden Seitenschränken sind die Aufnahmeapparate angeschlossen, und zwar liegen die Leitungen an den senkrechten, die Apparate an den wagerechten Klinkenreihen. Rechts und links von diesen Feldern befinden sich zwei Reihen von Schlußklappen, darüber eine Anzahl Reserveanrufklappen. Die zwischen den Klappen- und Klinkenreihen sichtbaren kleinen weißen Felder dienen zur Leitungsbezeichnung. In der Tischplatte des Mittelschrankes sitzen paarweise die für die direkten Leitungsverbindungen benutzten Stöpselschnüre, zu beiden Seiten derselben je zwei Abfrageschnüre mit einem Stöpselwähler. Die Tischplatte eines

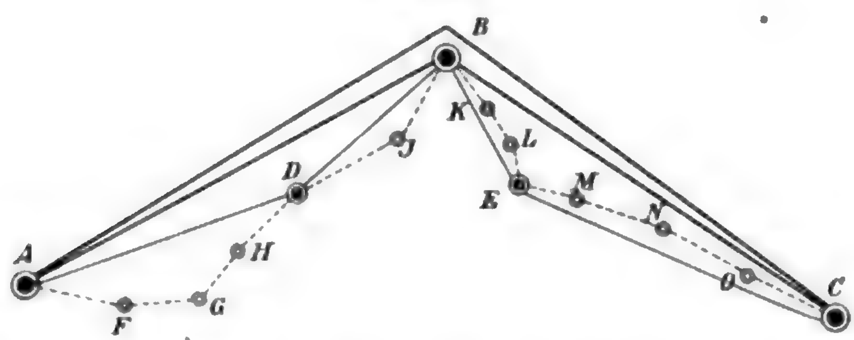


Fig. 18.

jeden Seitenschrankes enthält gleichfalls zwei Abfrageschnüre nebst Stöpselwähler.

Sobald eine Anrufklappe im Mittelschranke fällt, schaltet der Vermittlungsbeamte seinen auf der Tischplatte stehenden, in der Figur nicht dargestellten Abfrageapparat dadurch in die Leitung ein, daß er einen Abfragestöpsel in die Abfrageklinke der Leitung steckt. Gleichzeitig hiermit leuchtet in einem der beiden Seitenschränke über der zugehörigen senkrechten Leitungsklinkenreihe eine kleine Glühlampe auf und läßt die Leitung, in welcher abgefragt wird, besetzt erscheinen. Wenn das rufende Amt eine Verbindung mit einer anderen Leitung wünscht, so stellt sie der abhörende Beamte durch Einführen zweier Verbindungsstöpsel in die Verbindungsklinken der beiden Leitungen her und schaltet dadurch zwischen diese Leitungen ein Verbindungs- oder Übertragungssystem. Durch das Einsetzen der beiden Stöpsel wird in den Seitenschränken sowohl die Glühlampe der rufenden Leitung als auch diejenige der verlangten Leitung zum Aufleuchten gebracht. Nach Beendigung der Telegrammübermittlung werden die beiden Leitungen wieder getrennt, worauf die Lampen erlöschen. Gilt der Anruf dem eigenen Amte, so benachrichtigt der Beamte des Mittelschrankes hiervon einen der an den Seitenschränken arbeitenden Vermittlungsbeamten. Dieser schaltet die Leitung alsdann auf einen freien

Fig. 19.



Empfangsapparat, indem er einen über der senkrechten Leitungsklinkenreihe in einer Ruheklinke steckenden schnurlosen Stöpsel in die Klinke dieses Apparats einführt. Das Herausnehmen des Stöpsels aus der Ruheklinke hat wiederum das Aufleuchten einer über der Verbindungsklinke dieser Leitung im Mittelschranke befindlichen Glühlampe zur Folge. Die Signallampen wirken also in ihrer Gesamtheit wie eine optische Besetztanzeigevorrichtung, durch die Fehlstöpselungen vermieden werden.

Außer den technischen Einrichtungen der Telegraphenanstalten muß auch das Telegraphenliniennetz den eigenartigen Verhältnissen des belgischen Verfahrens besonders angepaßt werden. Hierbei wird nach folgenden Gesichtspunkten vorgegangen. Zunächst schaltet man unter Benutzung der bereits vorhandenen Ruhestromleitungen alle an einer Eisenbahn oder Landstraße gelegenen Ämter in eine Omnibusleitung ein. Parallel zu diesen Leitungen sind sogenannte Vermittlungsleitungen vorzusehen, die nur die größeren Orte der Omnibusleitungen, zumeist solche mit Postämtern I und II, berühren. Die wichtigsten Verkehrsorte werden schließlich durch Verbindungsleitungen aneinander angeschlossen. Ein derartiges Leitungsnetz ist in Fig. 19 veranschaulicht; die Omnibusleitungen sind darin durch gestrichelte, die Vermittlungsleitungen durch schwach ausgezogene und die Verbindungsleitungen durch stark ausgezogene Linien angedeutet. Auf den Omnibusleitungen wickelt sich hauptsächlich der Telegrammverkehr der

in ihnen liegenden Anstalten ab. Der darüber hinaus gehende Verkehr wird an den Knotenpunkten, wo sich die Vermittlungs- und Verbindungsleitungen von den Omnibusleitungen abzweigen, abgeleitet und über diese Wege weitergeführt. Bei der Auswahl der Leitungen ist der Grundsatz zu befolgen, daß die Telegramme stets auf dem kürzesten Wege zu befördern sind, und daß durch das Zusammenschalten der verschiedenen Leitungsstrecken möglichst wenig Zwischenämter vom Verkehr abgeschnitten werden dürfen. Hierauf wird schon von der rufenden Anstalt Rücksicht genommen, indem sie von mehreren ihr zur Verfügung stehenden Leitungen diejenige aussucht, bei deren Benutzung die geringste Anzahl von Zwischenämtern mitzuwirken hat. Will z. B. A ein Telegramm nach M absetzen, so ruft es in der Verbindungsleitung nach B, B verbindet diese Leitung mit der Vermittlungsleitung nach E, während E diese Leitung mit der Omnibusleitung von E über M nach C zusammenschaltet. Damit die verlangten Verbindungen richtig ausgeführt werden können, ist von der Ursprungsanstalt stets das Rufzeichen des Bestimmungsamts, nicht jedoch dasjenige des vermittelnden Amtes zu geben. Die Zwischenanstalten führen die gewünschten Verbindungen sofort aus, ohne sich vorher zu melden. Die Telegramme werden jedoch ausnahmsweise im Durchgang aufgenommen,

1. wenn die weitergehenden Leitungen besetzt sind und nicht anzunehmen ist, daß sie in wenigen Minuten frei werden;
2. wenn der Anruf von der nächsten Anstalt nicht beantwortet wird oder wenn diese Anstalt »warten« gibt;
3. bei Dienstschluß des Bestimmungsamts;
4. bei Leitungsstörungen.

Ein Umarbeiten der Telegramme findet ferner in allen Fällen statt, in denen dadurch eine bessere Ausnutzung der Leitungen und im Zusammenhange damit eine schnellere Abwickelung des übrigen Telegrammverkehrs erzielt werden kann. Dies hat namentlich dann zu geschehen, wenn zur Verbindung zweier Omnibusämter mehr als eine Vermittlungs- oder Verbindungsleitung benutzt werden müßte oder wenn zur Ermöglichung des direkten Telegrammverkehrs zwischen Verbindungs- und Vermittlungsämtern einerseits oder zwischen diesen Anstalten und Omnibusämtern anderseits mehr als vier Leitungsstrecken zusammenzuschalten wären. Durch die erste der beiden letzten Bestimmungen wird verhütet, daß die Vermittlungs- und Verbindungsleitungen durch das langsamere Arbeiten des weniger geübten Personals der kleinen Anstalten zu lange Zeit in Anspruch genommen und dem Verkehre der übrigen Ämter entzogen werden.

Die vorstehenden Ausführungen werden zum Verständnisse des Verfahrens der direkten Telegrammübermittlung ausreichen. Eine genauere Beschreibung dieser Betriebsweise wird zum Gegenstand eines Aufsatzes gemacht werden, sobald die Versuche als abgeschlossen zu betrachten sind.

Die französische Schiffahrts-Subventions- und Prämienpolitik 1851 bis 1906.

Von Ober-Postinspektor Ehrhard in Berlin.

Die neuste »Loi sur la marine marchande« vom 19. April 1906, die der französischen Handelsmarine durch Zuwendung neuer, bedeutender Prämien aus der Staatskasse aufhelfen soll, gibt Veranlassung, die Geschichte der französischen Schiffahrts-Subventionen und -Prämien und deren Wirkung auf die Entwicklung der französischen Handelsmarine im Zusammenhange zu überblicken.

Den ersten Subventionsvertrag schloß am 28. Juni 1851 das französische Postministerium mit den damals neu gegründeten »Messageries maritimes«. Diese verpflichteten sich, gegen eine Subvention von jährlich 3 Millionen Frcs. folgende Fahrten auszuführen und auf diesen die Postsachen und einen Postbeamten unentgeltlich zu befördern:

monatlich 3 Reisen zwischen Marseille und Malta,
- 3 - - - - Konstantinopel,
- 2 - - - - Alexandrien,
und alle 20 Tage 1 Reise - Konstantinopel und Alexandrien.

Bei Zurücklegung von 105 216 Seemeilen jährlich ergab sich eine Subvention von 28,51 Frcs. auf die Seemeile. Die Gesellschaft war ferner verpflichtet, Schiffe von bestimmter Schnelligkeit zu verwenden und den vereinbarten Fahrplan pünktlich einzuhalten. Mit der Eröffnung weiterer Postdampferlinien durch die »Messageries maritimes« erhöhte sich auch nach und nach die Subvention; sie betrug seit dem 15. Juli 1875 jährlich 12 955 287 Frcs. für die Linien im Mittelmeere, nach Indochina und nach Brasilien und den La Plata Staaten bei jährlich 467 183 zu leistenden Seemeilen = 27,73 Frcs. auf die Seemeile.

Mit der 1855 gegründeten »Compagnie générale maritime«, die sich später »Compagnie générale transatlantique« nannte, wurde zuerst 1857 ein Subventionsvertrag geschlossen, der durch Gesetz vom 17. Juni 1857 bestätigt und auf eine Dauer von 20 Jahren festgesetzt wurde; der Vertrag wurde später bis zum 22. Juli 1885 verlängert. Die Gesellschaft erhielt eine jährliche Subvention von 9 958 606 Frcs. für die von ihr damals unterhaltenen Linien nach New York, Mexico und den Antillen. 1881 traten hierzu weitere 880 000 Frcs. für neue Linien im Mittelmeer und zwischen Algerien und Tunis. Bei zusammen 10 838 606 Frcs. Subvention und 512 692 zurückgelegten Seemeilen ergaben sich 21,14 Frcs. auf die Seemeile. Die Verpflichtungen der Gesellschaft wegen der Postbeförderung usw. waren die gleichen wie die der Messageries maritimes. Außer den Subventionen erhielten aber die Dampfergesellschaften bei Abschluß der Verträge noch zinsfreie, in jährlichen Raten bis zum Ablaufe des Vertrags rückzahlbare Vorschüsse, die z. B. bei der Compagnie générale transatlantique 22 600 000 Frcs. betragen haben.

In späteren Jahren erhielten auch noch verschiedene kleinere Postdampfergesellschaften Subventionen, so die »Chargeurs Réunis. C. Fraissinet«, die »Societé générale des Transports maritimes« und die »Compagnie de Navigation mixte«. Diese Subventionen blieben aber unbedeutend im Verhältnisse zu denen der zwei großen Dampfergesellschaften.

Daß die von Frankreich gezahlten Postdampfer-Subventionen von jeher eine Höhe erreicht haben, die weit über die von anderen Nationen zu

gleichem Zwecke gezahlten Summen hinausging, daß also die französischen Subventionen nicht nur ein Entgelt für Leistungen im Postdienste, sondern überwiegend eine direkte Unterstützung der Dampfergesellschaften aus der Staatskasse zum Zwecke ihrer Stärkung gegen den ausländischen Wettbewerb bedeuteten, wird aus folgendem Vergleiche klar.

Im Jahre 1894 wurden an Postdampfer-Subventionen gezahlt:

von Frankreich .... 25 591 103 Frcs.,
- England .... 21 812 792 -
(einschl. 7 240 791 Frcs., die von den englischen Kolonien gezahlt wurden),
von Italien .... 9 371 627 Frcs.,
- Deutschland .... 6 237 500 -
- Österreich .... 5 726 485 - .

Den richtigen Maßstab für die unverhältnismäßig hohen Mehrausgaben Frankreichs bietet erst ein Vergleich des Subventionsbetrages mit der Größe der Handelsflotten dieser Staaten. Im Jahre 1894 umfaßte

die Dampferflotte Frankreichs 480 000 Nettoregistertonnen,
- - Englands 6 100 000 -
- - Deutschlands 860 000 - .

Für Österreich und Italien sind die Zahlen nicht zu ermitteln; ihre Dampferflotten waren weit kleiner als die Frankreichs. Die Dampfer unter 50 t sind in den vorstehenden Angaben nicht mitgerechnet.

Wie die Postdampfer-Subventionen in der neusten Zeit sich bei den verschiedenen Nationen ausgestaltet haben, lehrt folgende Zusammenstellung:

Länder	An Postdampfer-Subventionen waren für 1905 veranschlagt Frcs.	Die Dampferflotte zählte 1904, einschl. der kleineren Schiffe, an Brutto-Reg.-T.	Bemerkungen.
England	29 772 220*)	14 866 527	*) einschl. 11 383 200 Frcs., die von den englischen Kolonien gezahlt wurden; ferner 1 984 200 Frcs. an Hilfskreuzervergütungen.
Frankreich	25 900 706	1 252 457	außerdem 36 000 000 Frcs. Bau- und Fahrtprämien.
Japan	17 349 500	668 360	außerdem etwa 3 200 000 Frcs. Bau- und Fahrtprämien.
Österreich-Ungarn.	14 354 370	569 990	außerdem 1 156 000 Frcs. Bau- und sonstige Prämien.
Italien...........	10 903 100	720 209	außerdem 8 000 000 Frcs. Bau- und Fahrtprämien.
Deutschland	10 058 750	2 891 869	
Rußland	9 656 200	609 622	
Vereinigte Staaten von Amerika ...	7 222 950	2 440 794	
Niederlande	3 285 200	643 529	
Norwegen	1 736 440	1 017 248	
Portugal.........	833 440	51 240	
Dänemark.........	711 760	505 127	
Schweden	615 558	539 481	

Trotz der in Frankreich seit 1851 gewährten hohen Subventionen ist es aber der französischen Handelsmarine von Anfang an nicht möglich gewesen, sich gedeihlich zu entwickeln. Einerseits konnte es keine nicht subventionierte französische Reederei wagen, mit den subventionierten großen Dampfergesellschaften auf den von diesen betriebenen Linien in Wettbewerb zu treten, anderseits sahen die großen Gesellschaften die Ertragfähigkeit ihrer Unternehmungen durch die Subventionen bereits genügend gewährleistet und machten daher keine Anstrengungen, es den ausländischen Linien in bezug auf Schnelligkeit und zeitgemäße Ausrüstung und Ausstattung ihrer Schiffe gleichzutun. So wurde der Unternehmungsgeist der französischen Reedereien gerade durch das Subventionswesen gelähmt.

Bis zum Jahre 1866 war die nicht subventionierte Schiffahrt noch durch die Differentialzölle für alle unter nicht französischer Flagge eingeführten Waren — la surtaxe de pavillon — gegen den ausländischen Wettbewerb geschützt. Das Gesetz vom 19. Mai 1866 hob jedoch diese Differentialzölle auf. Um den französischen Reedern einen Ausgleich dafür zu bieten, wurde der Eingangszoll auf fertige, im Auslande gebaute Schiffe bis auf 2 Frcs. für die Tonne herabgesetzt. Hierdurch sollte den Reedern ermöglicht werden, sich das anerkannt bessere ausländische Schiffsmaterial billiger zu beschaffen. Diese Maßnahme führte aber zugleich zu einer schweren Schädigung der französischen Werften, ohne daß den Reedern viel geholfen wurde. »Zerschmettert durch den Wettbewerb der fremden Schiffe« — so heißt es wörtlich in den Motiven zu dem Gesetzentwurfe vom Jahre 1891, betr. die Handelsmarine, — »verfiel die französische Handelsmarine einem so reißend schnellen Niedergange, daß man schon 1872 allen Ernstes daran dachte, die Differentialzölle wieder einzuführen.« Dies erwies sich aber als undurchführbar, es wurde vielmehr durch Gesetz vom 28. Juli 1873 die »surtaxe de pavillon« endgültig beseitigt, dafür aber wurde der Regierung aufgegeben, die wirksamsten Mittel ausfindig zu machen, um der Handelsmarine zu Hilfe kommen zu können. Die daraufhin angestellten Erwägungen führten aber erst nach 8 Jahren zu einem praktischen Ergebnis, indem durch das Gesetz vom 29. Januar 1881 für die nicht subventionierten Reedereien Bauprämien (primes à la construction) und Fahrtprämien (primes à la navigation) eingeführt wurden.

Das Gesetz gewährte für in Frankreich erbaute Schiffe einmalige Bauprämien von 60 Frcs. für die Brutto-Registertonne (Reg.-T.) bei eisernen, 20 Frcs. bei über 200 Reg.-T. großen hölzernen, 10 Frcs. bei kleineren hölzernen Schiffen und 12 Frcs. für je 100 kg der Maschinen und Kessel.

Außerdem wurden fortlaufende Schiffahrtsprämien, aber nur für Schiffe auf großer Fahrt, bewilligt. Die Prämie betrug für in Frankreich erbaute neue Schiffe 1 Frc. 50 Cts. für jede Tonne und je 1000 zurückgelegte Seemeilen, für im Ausland erbaute Schiffe die Hälfte. Der Vergütungssatz verringerte sich alljährlich um 5 Cts. bei eisernen und 7,5 Cts. bei hölzernen Schiffen. Schiffe, deren Baupläne vorher von den Marinebehörden geprüft und genehmigt worden waren, erhielten einen Zuschlag von 15 v. H. der Bau- und Fahrtprämien. Als Gegenleistung wurde den Besitzern der prämiierten Schiffe die Verpflichtung auferlegt, die Brief- und Paketpost sowie einen Postbeamten unentgeltlich und in der gleichen Weise zu befördern, wie es die subventionierten Schiffsgesellschaften tun mußten. Diese Gesellschaften blieben bezüglich der subventionierten Linien von den Prämien ausgeschlossen; sie erhielten dafür ihre Subvention unverändert weiter. Das Gesetz sollte für 10 Jahre gelten.

Die Gewährung der Prämien zum Zwecke der längst erstrebten Hebung der Handelsmarine wurde regierungsseitig wie folgt begründet. Eine der wichtigsten Ursachen des Darniederliegens des französischen Seehandels bestehe darin, daß die französischen Schiffe auf der Ausreise keine Massenprodukte, sondern nur die wenig umfangreichen Erzeugnisse der französischen Industrie verfrachten könnten, während die Wettbewerbsländer an ausgehenden Kohlen, Holz, Getreide usw. lohnende Fracht fänden. Es fehle den französischen Reedern also an einer Einnahme für ausgehende Fracht, die es ihnen ermöglichen würde, ihre Tarife überhaupt zu ermäßigen und mit fremden Reedereien in Wettbewerb zu treten. Die Schiffahrtsprämien sollten den Reedern diese fehlende Einnahme an Fracht ersetzen. Die Bauprämien dagegen sollten einen Ausgleich darstellen für die hohen Zollkosten, welche die Werften für die meist aus dem Ausland eingeführten Rohstoffe zum Schiffsbaue bezahlen mußten.

Das Gesetz hat jedoch die beabsichtigte Wirkung nicht in dem erhofften Maße gehabt. Die französische Dampferflotte hatte sich zwar bereits in den ersten 5 Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes um 216 Schiffe mit 188 000 Reg.-T. vermehrt. Sie betrug — ohne die kleineren Dampfer mitzurechnen —:

1875:	537	Schiffe mit	205 000	Reg.-T.,
1881:	735	- -	312 000	-
1886:	951	- -	500 000	- .

Dann aber verlangsamte sich die Zunahme, so daß die Dampferflotte 1891 nur auf 521 000 Reg.-T. gestiegen war. Die Zahl der französischen transozeanischen Dampferlinien — abgesehen von den subventionierten Linien — hatte sich von 2 im Jahre 1881 auf 19 im Jahre 1891 gehoben.

Als Dampfermacht hatte Frankreich zwar seinen Rang an dritter Stelle noch behauptet, war aber von Deutschland, das seine Dampferflotte mehr als verdoppelt und die Vereinigten Staaten von Amerika von ihrem bis dahin behaupteten zweiten Platze verdrängt hatte, weit überholt worden. Es waren nämlich in den Jahren 1880 bis 1891 angewachsen:

die	englische Handelsmarine	um	84 v. H.,
-	deutsche	- -	213 v. H.,
-	französische	- -	74 v. H.,
-	amerikanische	- -	3 v. H.,
-	italienische	- -	156 v. H.

Den Zuwachs von 74 v. H. hatten die französischen Steuerzahler aber in den Jahren 1881 bis 1892 mit zusammen 139,2 Millionen Frcs., nämlich 40,8 Millionen Frcs. Bau- und 98,4 Millionen Frcs. Schiffahrtsprämien zu bezahlen gehabt. Außerdem waren jährlich noch rund 25 Millionen Frcs. Subventionen an die Dampfergesellschaften bezahlt worden.

Die Segelschifflotte dagegen war unter der Wirkung des Gesetzes von 652 Schiffen auf großer Fahrt im Jahre 1881 auf 287 im Jahre 1891, also um mehr als die Hälfte zurückgegangen, so daß Frankreich in der Reihe der seefahrenden Nationen, was die Zahl der Segelschiffe angeht, von der sechsten auf die neunte Stelle gesunken war.

Der Rückgang der Seglerflotte erklärt sich daraus, daß die Reeder es als vorteilhafter erkannten, an Stelle der Segler Dampfer laufen zu lassen, die ihrer größeren Schnelligkeit wegen mehr Seemeilen im Jahre zurücklegen konnten, und deren größerer Tonnengehalt die auf jede Tonne ausgesetzte Prämie vervielfachte.

Im ganzen war von 1881 bis 1892 der Anteil der französischen Flagge an dem Seetransportgeschäfte Frankreichs von 37 auf 48 v. H., derjenige an der großen Fahrt nach dem Auslande von 26 auf 32 v. H. gestiegen, aber immer noch machten die unter französischer Flagge beförderten Güter erst 38 v. H. bei der Einfuhr und 50 v. H. bei der Ausfuhr aus.

Weil die französischen Werften viel teurer arbeiteten als die fremden, so waren unter dem Gesetze von 1881, das den im Ausland erbauten Schiffen die Hälfte der Normalprämien zusicherte, sehr viele alte Schiffe im Auslande gekauft worden, da bei dem billigen Ankaufspreise auch die halben Prämien noch ausreichten. Die französischen Schiffbauer hatten aber auf diese Weise das Nachsehen und waren daher höchst unzufrieden mit dem Gesetze.

Als dieses im Jahre 1891 ablief, wurde es zunächst noch verlängert bis zum Abschlusse der neuen Handelsverträge, von deren Ausfalle (Zollsätze auf Eisen, Holz, Maschinen) die Höhe der künftig zu gewährenden Bauprämien abhing. Nur wurde sogleich auf das Drängen der französischen Werften die Bestimmung beseitigt, daß auch im Ausland erbaute Schiffe Fahrtprämien (die Hälfte) erhalten sollten.

Der neue, schon im Januar 1892 eingebrachte Gesetzentwurf gelangte erst nach langwierigen Beratungen zur Annahme. Das unter dem 30. Januar 1893 veröffentlichte Gesetz behielt die Bauprämien und Schiffahrtsprämien grundsätzlich bei, erhöhte aber die Bauprämien durchweg und die Schiffahrtsprämien für Segelschiffe, ermäßigte dagegen die Schiffahrtsprämien für Dampfer. Die neuen Bauprämien betrugen:

65 Frcs. für die Brutto-Reg.-T. bei eisernen Schiffen,
40 - - - - bei hölzernen Schiffen von 150 Tonnen und darüber,
30 - - - - bei kleineren hölzernen Schiffen,
15 - - je 100 kg der Maschinen und Kessel.

Die Fahrtprämien beliefen sich für jede Tonne und je 1000 zurückgelegte Seemeilen auf 1,10 Frcs. für Dampfer und 1,70 Frcs. für Segelschiffe. Diese Vergütungssätze verringerten sich jährlich um je 4 Cts. bei eisernen Dampfern, um je 6 Cts. bei hölzernen Dampfern und eisernen Segelschiffen sowie um 8 Cts. bei hölzernen Seglern. Schiffe in großer Fahrt erhielten die vollen, solche in kleiner Fahrt $^2/_3$ der Fahrtprämien. Für Schiffe, die ihrer Bauart, Einrichtung und Schnelligkeit nach e. F. für die Kriegsmarine brauchbar waren, trat eine Erhöhung der Prämie um 25 v. H. ein.

Die im Auslande gebauten Schiffe blieben von den Bau- und den Fahrtprämien ganz ausgeschlossen.

Das Gesetz sollte wieder 10 Jahre Gültigkeit haben. Die Regierung veranschlagte die Höhe der Bau- und Fahrtprämien zusammen auf durchschnittlich 12,4 Millionen Frcs. jährlich, für die ganzen 10 Jahre also auf 124 Millionen Frcs.

Aber auch dieses neue Gesetz hat der französischen Handelsmarine nicht aufhelfen können. Die hohen Prämien auf Segelschiffe (65 Frcs. und 1,70 Frcs.) hatten dazu geführt, daß diese Schiffsklasse — ohne daß ein Bedürfnis dazu vorlag — vorzugsweise gebaut und auf großer Fahrt benutzt wurde. Denn es lohnte sich schon, ein großes eisernes Segelschiff erbauen und ganz ohne Fracht, nur mit Ballast beladen, dauernd über See fahren zu lassen; die Prämien allein warfen dem Unternehmer bereits ausreichenden Gewinn ab. Es entstanden Reedereien, die nur von den hohen

Prämien lebten. Dennoch war die französische Handelsmarine nicht imstande, den Wettbewerb der ausländischen Schiffe aus dem Felde zu schlagen. Als fast unüberwindliches Hindernis erschienen nach wie vor die trotz der Prämien noch zu teueren Preise des Schiffbaues, die auf den hohen Zöllen für die Baumaterialien, den hohen Löhnen und den ungünstigen Arbeitsbedingungen beruhten. Hierzu kam die Langsamkeit der Ausführung und der Umstand, daß man im Auslande, namentlich in England, doch noch um 30 bis 40 v. H. billiger und weit schneller baute als in Frankreich. Schließlich stand nach wie vor die geringe Zunahme des Warenumsatzes in Frankreich und der damit verbundenen Frachten dem Aufschwunge der Schiffahrt im Wege. Die reellen Reedereien sagten: wozu sollen wir Schiffe bauen lassen oder kaufen, wenn wir keine Frachten finden, von den Prämien allein können wir auf die Dauer nicht bestehen. Handel und Industrie antworteten: was nützen uns die französischen Schiffe, wenn andere billiger und schneller fahren? Daher fand sich auch kein französisches Kapital zur Schaffung großer Reedereiunternehmungen. Die Prämien aber stiegen von Jahr zu Jahr ganz außer Verhältnis zur Zunahme des französischen Seehandels und betrugen laut Moniteur Maritime vom 5. Januar 1902:

	Bauprämien Frcs.	Fahrtprämien Frcs.
1893	2 112 543	6 071 808
1894	2 089 302	7 853 939
1895	2 800 674	8 580 892
1896	4 106 350	9 574 781
1897	5 145 811	11 332 968
1898	4 613 845	11 800 730
1899	7 064 195	13 245 827
1900	9 296 521	15 287 787
Zusammen . .	37 229 241	83 748 732
	120 977 973 Frcs.	

Und was war mit diesen gewaltigen Opfern erreicht worden? Der Gesamtbestand der französischen Handelsmarine hatte in diesen 8 Jahren nach amtlichen Quellen hinsichtlich des Nettoraumgehalts keine Steigerung erfahren. Der Anteil der französischen Flagge am Seetransportgeschäfte Frankreichs war aber von 48 v. H. im Jahre 1892 auf 29½ v. H. im Jahre 1901 und ihr Anteil am Handel mit dem Auslande von 32 v. H. auf 20 v. H. gesunken. Dabei war der gesamte Schiffsverkehr in den französischen Häfen von 12,6 Millionen angekommenen Reg.-T. im Jahre 1886 auf 18,2 Millionen Reg.-T. im Jahre 1901, also um rund 50 v. H. gestiegen. An dieser Zunahme sind aber fast ausschließlich fremde Schiffe beteiligt gewesen; denn unter französischer Flagge waren 1886 4,5 Millionen Reg.-T., und 1901 auch nur 4,8 Millionen Reg.-T. angekommen. Die Bautätigkeit auf Frankreichs Werften verschob sich in

auffallender Weise zugunsten der Segelschiffe; es betrug nämlich der Nettoraumgehalt der auf den französischen Werften erbauten Schiffe im Jahresdurchschnitte:

	bei den Dampfern Reg.-T.	bei den Segelschiffen Reg.-T.	im ganzen Reg.-T.
von 1881 bis 1893...	19 971	11 671	31 642
von 1893 bis 1900...	7 749	22 567	30 316

Infolge der Prämienpolitik war also in Frankreich die veraltete Segelschiffahrt im besten Zuge, die zeitgemäße Dampfschiffahrt wieder zu verdrängen. Die Folge war, daß Frankreich in dieser Zeit von der dritten auf die fünfte Stelle in der Reihe der Dampfermächte sank. So konnte es nicht weitergehen, und man sah bald ein, daß schon vor Ablauf der zehnjährigen Gültigkeitsdauer eine Änderung des Gesetzes vom 30. Januar 1893 vorgenommen werden mußte. Die französischen Reeder hatten es überdies als einen schweren Übelstand empfunden, daß die nach 1893 im Ausland erbauten und dann in französischen Besitz übergegangenen Schiffe durch das Gesetz von der Fahrtprämie ausgeschlossen waren. Die Leistungsfähigkeit der französischen, zum Teil nur für den Segelschiffbau geeigneten Werften genügte den Reedereien, namentlich den großen Schiffsgesellschaften nicht; diese blieben vielmehr auf den Ankauf im Ausland erbauter Dampfer angewiesen, mochten oder konnten aber die Fahrtprämien für diese Schiffe nicht missen; denn auch die subventionierten Dampfergesellschaften genossen natürlich Prämien für solche von ihnen e. F. neu eingerichtete Linien, für die sie keine Subvention erhielten. Nachdem bereits 1897 Regierung, Parlament, Kommissionen und Handelskammern zu beraten begonnen hatten, wie der mißlichen Lage der Handelsmarine abzuhelfen sei, konnte im Herbste 1899 regierungsseitig ein Gesetzentwurf eingebracht werden, der am 21. März 1902 nach langwierigen Verhandlungen und verschiedenen Abänderungen von den gesetzgebenden Körperschaften angenommen wurde.

Die wesentlichsten Bestimmungen dieses unter dem 7. April 1902 veröffentlichten Gesetzes sind s. Zt. in diesen Blättern (Archiv 1902, S. 453 ff.) bekannt gegeben worden. Es sei daher nur kurz wiederholt, daß das neue Gesetz die Bauprämien unverändert beibehielt, und die Anfangs-Fahrtprämien für neue, in Frankreich erbaute Dampfer von mehr als 100 bis 3000 Reg.-T. und für Segelschiffe bis 600 Reg.-T. gleichmäßig auf 1,70 Frcs. für die Tonne und 1000 Seemeilen festsetzte. Der Unterschied zwischen eisernen und hölzernen Schiffen war fallen gelassen worden. Die Fahrtprämie sollte aber jährlich abnehmen, und zwar bei Dampfern in den ersten vier Jahren um je 4, in den folgenden vier Jahren um je 8 und in den darauf folgenden vier Jahren um je 16 Cts., bei Segelschiffen entsprechend um je 2, 4 und 8 Cts. Für Schiffe von mehr als 3000 und 600 Reg.-T. trat eine Ermäßigung der Fahrtprämien ein von 1 Cts. für je 100 Reg.-T. bei Dampfern und 10 Cts. für je 100 Reg.-T. bei Segelschiffen, jedoch durfte die Prämie auch bei über 7000 t großen Schiffen niemals niedriger als 1,70 Frcs. werden. Außer diesen Bau- und Fahrtprämien für Schiffe französischer Herkunft wurde neu eingeführt

eine Ausrüstungsprämie (compensation d'armement) für im Ausland erbaute, aber in französischen Besitz übergegangene und unter französischer Flagge in überseeischer Fahrt oder in internationaler Küstenfahrt gehende eiserne und stählerne Dampfer von mehr als 100 Brutto-Reg.-T. Die Prämie wurde nicht nach zurückgelegten Seemeilen, sondern für jeden Tag der Indiensthaltung, höchstens für 300 Tage im Jahre, gezahlt und betrug bis zum Raumgehalte von 2000 Reg.-T. 5 Cts. für jede Tonne. Größere Schiffe erhielten für jede weitere Tonne bis zu 3000 Reg.-T. 4 Cts., dann bis 4000 Reg.-T. 3 Cts. und darüber hinaus bis 7000 Reg.-T. 2 Cts. für die Tonne. Schiffe in kleiner Fahrt erhielten nur $^2/_3$ der Prämien. Dagegen war der Empfang der vollen Prämien auf solche Dampfer beschränkt, die auf der Probefahrt mit halber Ladung 16 Knoten zurückgelegt hatten. Solche, die nur 10 Knoten erreicht hatten, erhielten gar keine Prämie, bei mehr als 10, aber weniger als 11 Knoten wurden 10, bei weniger als 16 Knoten 5 v. H. abgezogen. Die Besitzer von in Frankreich erbauten Schiffen konnten an Stelle der Fahrtprämien die Ausrüstungsprämien wählen, was z. B. vorteilhaft sein konnte, wenn ein Schiff zwar das ganze Jahr über in Dienst gehalten wurde, aber nicht viele Seemeilen zurücklegte.

Der Prämienzuschlag von 25 v. H. für solche Schiffe, die e. F. der Kriegsmarine von Nutzen sein konnten, wurde beibehalten.

Von dem Gesamtbetrage der Schiffahrts- und Ausrüstungsprämien wurden 5 v. H. zum Besten der Fürsorgekasse der französischen Seeleute und weitere 6 v. H. aller Prämien für den Seemanns-Pensionsfonds einbehalten. Von schwerwiegender Bedeutung aber wurden alsbald die weiteren einschränkenden Bestimmungen des Gesetzes, daß außer den nach dem Gesetze von 1893 bereits prämienberechtigten Schiffen neue Schiffe nur bis zum Gesamtraumgehalte von 600 000 Reg.-T. die Wohltaten des neuen Gesetzes genießen sollten; davon sollten 300 000 Reg.-T. auf in Frankreich gebaute und 200 000 Reg.-T. auf im Auslande gebaute Dampfer, sowie 100 000 Reg.-T. auf Segelschiffe entfallen. Die Gesamtsumme der während der ganzen Dauer des Gesetzes zahlbaren Schiffahrts- und Ausrüstungsprämien durfte ferner 150 Millionen Frcs. — davon nur 15 Millionen Frcs. für Segler — nicht überschreiten. An Bauprämien für die 300 000 Reg.-T. Dampfer und 100 000 Reg.-T. Segler sollten zusammen nicht mehr als 50 Millionen Frcs. verausgabt werden, und zwar jährlich nur für 50 000 Reg.-T. Dampfer und 15 000 Reg.-T. Segler.

Das Gesetz sollte 10 Jahre in Kraft bleiben, seine Vorschriften sollten aber für jedes innerhalb dieses Zeitraums eingestellte Schiff 12 Jahre lang gelten.

Der Zweck, den das neue Gesetz erfüllen sollte, ist klar. Man wollte vor allem die Dampferflotte wieder vergrößern, den Reedern die Einstellung der besseren ausländischen Schiffe wieder ermöglichen und gleichzeitig durch Kontingentierung der prämienberechtigten Tonnenzahl und der Gesamtprämiensumme verhindern, daß die Ausgaben für den Staat wiederum den Voranschlag weit überschritten.

Aber diesmal hatte man sich noch mehr verrechnet als bisher! Am 9. September 1902 wurden die Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetze vom 7. April veröffentlicht. Sie enthielten Angaben über die Berechnungsart des Tonnengehalts und des Alters der Schiffe und namentlich die Grundsätze über die Reihenfolge der Schiffe bei der Prämiierung, die Geschwindigkeitsproben usw. In die Prämienlisten sollten die Schiffe zunächst in der Reihenfolge eingetragen werden, wie die Bauerklärungen (d. h.

die Erklärungen des Reeders, daß er ein neues Schiff bestellt, oder die des Schiffbauers, daß er ein solches ohne Auftrag zu bauen begonnen habe) bei der Generalzolldirektion eingingen. Im Ausland erbaute Dampfer wurden in der Reihenfolge eingetragen, wie sie die französische Nationalität erlangt hatten. Die weiteren, die Reihenfolge beeinflussenden Momente (der Tag der Stapellegung, der Geschwindigkeitsfeststellung u. a. m.) kommen hier zunächst weniger in Betracht. Da nun Dampfer überhaupt nur bis zusammen 500 000 t Raumgehalt zu den Prämien zugelassen werden konnten, so entschlossen sich sofort nach dem 9. September 1902 die französischen Interessenten zu vielen Bestellungen neuer Schiffe sowie zum Ankauf und zur Nationalisierung fremder Dampfer, so daß z. B. schon Ende Dezember für 392 000 t neuer Dampfer Bauerklärungen abgegeben waren. Schon diese ungesunde Überhäufung aller Werften mit Aufträgen zeigte, daß das Gesetz seinen Zweck verfehlt hatte. Bereits durch Dekret vom 5. November 1903 setzte das französische Handelsministerium eine Kommission ein, die über unverzügliche Abhilfe beraten sollte. Gleich in der ersten Sitzung dieser Kommission erklärte der Vorsitzende Millerand, daß nach den angestellten Berechnungen zu der gesetzlich vorgesehenen Prämiierung der 600 000 Reg.-T. nicht 150, sondern 238 Millionen Frcs. erforderlich seien; es ergebe sich also ein Fehlbetrag von 88 Millionen, der noch durch die Zahlungen an die nach dem Gesetze von 1893 noch prämienberechtigten Schiffe bedeutend erhöht würde. Weil diese 88 Millionen aber fehlten, so könnten statt der 600 000 Reg.-T. nur 273 000 Reg.-T. von dem Gesetze Vorteil haben. Diese verteilten sich nach der Reihenfolge der vorliegenden Bauerklärungen und Nationalisierungsanmeldungen auf 4041 Seglertonnen, auf 233 544 im Ausland erbaute und nur 35 636 in Frankreich erbaute Dampfertonnen. Infolge der vielen Bauaufträge sei es nicht möglich gewesen, den Weltmarkt und die niedrigen Frachten zu berücksichtigen, die sonst die Reeder veranlaßt hätten, ihre Aufträge auf einen weit längeren Zeitraum zu verteilen. So aber habe die wohltätige Wirkung des Gesetzes plötzlich ganz aufgehört. Die Existenz der französischen Schiffswerften sei in Gefahr, ein Teil der Arbeiter sei bereits entlassen, dem anderen drohe Arbeitslosigkeit. Weil ferner erfahrungsgemäß die französische Handelsmarine mit einem jährlichen Abgange von 60 000 Reg.-T. rechnen müsse, so ergebe sich nach 10 Jahren ein Verlust von 600 000 Reg.-T., dem ein Zuwachs (an aus Anlaß des Gesetzes von 1902 erbauten Schiffen) von höchstens 300 000 Reg.-T. gegenüberstehe. Die französische Handelsflotte würde also infolge des Gesetzes nicht zunehmen, wie man gewollt habe, sondern erheblich abnehmen. Tatsächlich litten nach 1902 die französischen Werften derart unter dem Ausbleiben neuer Bauaufträge, daß sie ohne die Aufträge für die Kriegsmarine ohne Beschäftigung gewesen wären. Im Jahre 1902 wurden von den französischen Privatwerften noch 99 Schiffe von zusammen 192 196 Reg.-T. gebaut, 1905 nur noch 43 Schiffe von 73 124 Reg.-T.

Die Kommission stellte fest, daß die Schuld an dem Mißerfolge des Gesetzes von 1902 nur in der Beschränkung der prämienberechtigten Tonnenzahl und des Gesamtprämienbetrags auf eine bestimmte Höhe zu suchen sei. Das Gesetz war nicht durchführbar. Wenn man die 600 000 t, wie im Gesetze versprochen, prämiieren wollte, dann hätte man den Mehrbedarf von 88 — die Kommission rechnete nur 65 — Millionen nachbewilligen müssen. Damit wäre aber nichts gebessert gewesen. Die Werften wären dann doch fast 9 Jahre lang ohne Arbeit geblieben, da der ganze Schiffsbedarf für 10 Jahre im ersten Jahre bestellt und

gebaut oder im Ausland angekauft worden war. Anderseits bestand keine Aussicht, daß das Parlament einer Beibehaltung der hohen Prämien des Gesetzes von 1902 ohne Beschränkung der Tonnenzahl und der Prämiensumme zustimmen würde. Dies würde sonst auch zu ganz beträchtlichen Ausgaben geführt haben. Aus dieser Sackgasse herauszukommen, war nicht leicht. Schließlich entdeckte man, daß durch die bisherige Art der Prämiierung nicht so sehr die Reeder, denen man aufhelfen wollte, als vielmehr zu einem großen Teile die Schiffbauer, die Banken und die Versicherungsgesellschaften bereichert wurden, wie aus folgendem Beispiele hervorging.

Die Baukosten für einen Frachtdampfer von 5000 Reg.-T. betrugen in Frankreich 1 800 000 Frcs., in England aber nur 1 200 000 Frcs., in Frankreich also 600 000 Frcs. mehr. Nach dem Gesetze von 1902 konnte dieser Frachtdampfer bei 12 Knoten Geschwindigkeit und einer Leistung von jährlich 45 000 Seemeilen insgesamt 2 800 000 Frcs. Prämien erzielen. Von dieser, die Mehreinnahme des französischen Reeders gegenüber englischen Reedern darstellenden Prämiensumme mußte der französische Reeder, der das Schiff in Frankreich hatte erbauen lassen, an Mehrausgaben, die dem englischen Reeder nicht erwuchsen, wieder herausgeben:

1.	dem Schiffbauer an Mehrkosten	600 000 Frcs.
2.	dem Kapitalisten 5 v. H. Zinsen von diesen 600 000 Frcs. Mehrkosten während 20 Jahre (durchschnittliche Benutzungsdauer eines solchen Schiffes)	600 000 -
3.	den Versicherungsgesellschaften $3^1/_2$ v. H. des Wertes, also von dem Mehrwert von 600 000 Frcs. in 20 Jahren	420 000 -
	Zusammen....	1 620 000 Frcs.

Somit verblieben dem französischen Reeder von den 2 800 000 Frs., die ihm der Staat hatte zuwenden wollen, nur 1 180 000 Frcs., weil 1 620 000 Frcs. schon durch »das kostspieligere Werkzeug absorbiert« waren. Der Unterschied in den Baukosten von 600 000 Frcs. verursachte dem Staate also eine Mehrausgabe von 1 620 000 Frcs.; es wäre also, so folgerte man, einfacher und vorteilhafter, wenn der Staat dem Schiffbauer unmittelbar seine 600 000 Frcs. mehr zahlte und dafür dem Reeder die Prämie um 1 620 000 Frcs. kürzte. So hätte, ohne daß Schiffbauer oder Reeder einen Nachteil erlitten, der Staat an dem einen Frachtdampfer 1 020 000 Frcs. erspart.

Diese Überlegung bildete die Grundlage zur Ausarbeitung des neuen Gesetzentwurfs, dessen außerordentlich hohe Bauprämien ohne Kenntnis von diesem Gedankengang nicht verständlich sein würden. Man suchte nach einem Mittel, um das Leck, durch das so gewaltige Summen hinausflossen und ihrer Bestimmung entzogen wurden, zu stopfen, und fand es darin, daß man den französischen Schiffbauer in die Lage brachte, seine Preise auf den niedrigen Preisstand der ausländischen Werften herabzusetzen. Man wollte ihm also außer der Bauprämie von 1902, die ihm den Einfuhrzoll auf das Schiffbaumaterial ersetzen sollte, noch so viel mehr geben, daß er die Schiffe zu demselben Preise bauen konnte wie der englische Schiffbauer.

Um zu ermitteln, welche Summen dazu gehörten, um diese Absicht zu erfüllen, wurden zunächst die Schiffbauer befragt, wie hoch die Bauprämien bemessen werden müßten, damit sie eben so billig bauen könnten wie die Engländer. Sie erklärten, in Frankreich seien nicht nur die Schiffbau-

materialien teurer als anderswo, sondern die französischen Arbeiter leisteten auch weniger und bei den wenigen Aufträgen auf den französischen Werften seien die allgemeinen Unkosten höher. Daher müßten die Bauprämien von 65 Frcs. auf 115 Frcs. für die Reg.-T. und von 15 Frcs. auf 35,50 Frcs. für 100 kg Maschinen erhöht werden.

Die Kommission ihrerseits stellte einen genauen Vergleich an zwischen den Kosten von 49 in Frankreich und 37 in England erbauten Schiffen und ermittelte einen Preisunterschied von 131 Frcs. für die Reg.-T. Gleichzeitig hatte aber auch die Zollbehörde eine ähnliche Berechnung angestellt und war zu dem Ergebnisse gekommen, daß die in Frankreich erbaute Reg.-T. sogar um 175 Frcs. teurer sei als die in England erbaute. Die Kommission hielt zwar ihre Berechnung für zutreffender, setzte aber mit Rücksicht auf die Notlage der französischen Werften die Bauprämie auf 172,50 Frcs. fest.

Es bedurfte noch langer Verhandlungen, auch in der Kammer, bis das neue Gesetz am 7. April 1906 veröffentlicht werden konnte.

Inzwischen waren die gezahlten Prämien gewaltig gestiegen. Die Bauprämien waren allerdings nach dem plötzlichen Emporschnellen im Jahre 1902 wegen der dann eintretenden Ebbe in den Bauaufträgen sehr herabgegangen, dafür hatten aber die Fahrt- und Ausrüstungsprämien eine ungeahnte Höhe erlangt. Es wurden gezahlt:

	Bauprämien Frcs.	Fahrt- und Ausrüstungsprämien Frcs.
1901	9 600 000	20 600 000
1902	15 254 482	19 790 683
1904	8 647 824	29 096 195
für 1906 sind veranschlagt	2 530 000	33 500 000

Für 1903 und 1905 sind die Zahlen nicht zu ermitteln gewesen, sie werden aber nicht unter 35 Millionen Frcs. zusammen in jedem dieser beiden Jahre betragen haben. Daneben wurden noch rund 26 Millionen Frcs. jährlich an Postdampfersubventionen gezahlt.

Das Gesetz vom 7. April 1906 will damit räumen, daß die Fahrtprämien ohne Rücksicht darauf bezogen wurden, ob das Schiff Ladung führte oder nicht, und daß daher sogenannten »Tramps« (Schiffe, die ohne festes Ziel und ohne Ladung nur der Meilengelder wegen umherfuhren) die hohen Prämien zufielen. Das Gesetz hebt daher die bisherigen Fahrtprämien ganz auf und gewährt nur noch Bauprämien (primes à la construction) und Ausrüstungsprämien (compensations d'armement).

Die einmaligen Bauprämien betragen im ersten Jahre der Gültigkeit des Gesetzes für eiserne Dampfer 145 Frcs., für eiserne Segler 95 Frcs. auf die Brutto-Reg.-T. Diese Prämien nehmen für später gebaute Schiffe mit jedem Jahre ab um 4,50 Frcs. bei den Dampfern und 3 Frcs. bei den Seglern, aber nur in den ersten 10 Jahren. Von da ab bleiben sie auf 100 Frcs. und 65 Frcs. stehen. Für hölzerne Schiffe von mehr als 150 Reg.-T. beträgt die Prämie dauernd 40 Frcs., für kleinere Schiffe 30 Frcs.

Für neue Maschinen, Pumpen usw. werden 27,50 Frcs. für je 100 kg gewährt. Somit ist die von der Kommission als notwendig bezeichnete Prämie von 172,50 Frcs. bei eisernen Dampfern (145 + 27,50 Frcs.) erreicht. Die Maschinenprämie nimmt mit jedem Jahre um 0,75 Frcs. ab, bis sie nach 10 Jahren noch 20 Frcs. beträgt, dann bleibt sie auf gleicher Höhe.

Die für subventionierte Postdampferlinien erbauten Schiffe erhalten ebenfalls Bauprämien, aber nur in Höhe von 65 Frcs. für die Reg.-T. und 15 Frcs. für 100 kg Maschinen.

Im Gegensatze zu der bisherigen Praxis werden diese Bauprämien den französischen Werften nicht nur für Schiffe gewährt, die sie für die französische Handelsmarine bauen, sondern auch für im ausländischen Auftrag erbaute Schiffe. Um aber zu verhindern, daß auf diese Weise von französischen Staatsgeldern zu viele Schiffe für fremde Flaggen gebaut werden, die dann mit den französischen Schiffen in Wettbewerb treten, bestimmt das neue Gesetz, daß den fürs Ausland erbauten Schiffen nur $^7/_{10}$ der Bauprämien zukommen sollen. Daher werden bei Fertigstellung jedes Neubaues immer nur $^7/_{10}$ der Prämien ausbezahlt, $^2/_{10}$ wenn die Schiffe 1 Jahr, und das letzte Zehntel, wenn sie 2 Jahre unter französischer Flagge gefahren sind.

Außerdem beschränkt das Gesetz für die Zeit bis zum Erlöschen des Gesetzes von 1902 — also bis 1912 — die Zahlung von Bauprämien auf Schiffe, die außerdem auch Ausrüstungsprämien erhalten und auf 50000 Dampfer- und 15000 Seglertonnen jährlich. Es scheint, als wolle man durch die Festsetzung einer so niedrigen Tonnenzahl den Schiffbau in Frankreich einschränken; denn 65000 Reg.-T. jährlich ist äußerst wenig. 1904 sind in England 1205162, in Deutschland 202179 und selbst in Frankreich noch 81245 Reg.-T. erbaut worden. Das Gesetz von 1902 ist durch das neue Gesetz keineswegs aufgehoben, es gilt aber nur für die bis zum 7. April 1906 unter den Bestimmungen des alten Gesetzes registrierten Schiffe. Die Besitzer dieser Schiffe können aber auf die Fahrtprämien des alten Gesetzes verzichten und dafür die Ausrüstungsprämien des neuen Gesetzes beanspruchen. Auf die erhöhten Bauprämien haben sie keinen Anspruch.

Die **Ausrüstungsprämien**, die das neue Gesetz für Schiffe auf großer Fahrt oder auf internationaler Küstenschiffahrt bewilligt, sind festgesetzt für jeden Tag wirklicher Dienstleistung und für jede Bruttoregistertonne:

auf 4 Cts. für **Dampfer** bis 3000 Reg.-T.,
- 3 - - - von 3001 bis 6000 Reg.-T.,
- 2 - - - von mehr als 6000 Reg.-T.,
- 3 - - **Segler** bis zu 500 Reg.-T.,
- 2 - - - von 501 bis 1000 Reg.-T.,
- 1 - - - von mehr als 1000 Reg.-T.

Schiffe unter 100 Reg.-T. erhalten jedoch keine Prämie. Die Ausrüstungsprämie wird so lange gezahlt, bis die Schiffe ein Alter von 12 Jahren erreicht haben. Die Zahlung der Prämien bleibt aber stets **abhängig** von **der Ladung** und **der Leistung an zurückgelegten Seemeilen**. Für **besonders schnelle** Schiffe tritt dafür eine **Erhöhung der Prämien** ein. Schiffe, die nicht nachweisen, daß sie auf ihren Reisen auf mindestens $^1/_3$ der zurückgelegten Meilen wenigstens zu $^1/_3$ beladen gewesen sind, erhalten gar keine Ausrüstungsprämien. Damit verschwinden die »Tramps«, und die Reedereien sind gezwungen, sich Frachten zu suchen. Schiffen aber, die nicht mindestens auf der halben Fahrt wenigstens halb beladen gewesen sind, werden 10 v. H. der Prämien abgezogen.

Ferner müssen mindestens am Tage zurücklegen:

90 Seemeilen	Dampfer von	14 und mehr Knoten Geschwindigkeit,
85 -	- -	12 bis 14 Knoten Geschwindigkeit,
65 -	- -	11 - 12 - -
55 -	- -	9 - 11 - -
35 -	Segelschiffe.	

Die Geschwindigkeit wird durch Versuchsfahrten auf Halbladung festgestellt. Schiffe von weniger als 9 Knoten erhalten keine, solche von 9 bis 10 Knoten nur 85 v. H. der Prämien. Dafür erhalten aber Schiffe von mehr als 14 Knoten 10 v. H., von mehr als 15 Knoten 20 v. H. und von mehr als 16 Knoten 30 v. H. Zuschlag zu den Ausrüstungsprämien. Dieser Zuschlag bedeutet also eine Schnelligkeitsprämie, die man bisher nicht kannte.

Die Abzüge von 6 und 11 v. H. für die Seemannskassen, die das Gesetz von 1902 vorsah, kennt das neue Gesetz nicht. Diese Beträge zahlt künftig die Regierung an die Seemannskassen.

Da man durch die hohen Bauprämien die französischen Werften für hinreichend geschützt vor ausländischem Wettbewerb erachtete, so sind die Ausrüstungsprämien für alle Schiffe gleichmäßig bewilligt worden, gleichviel ob sie in Frankreich oder im Ausland erbaut worden sind.

Während die Bauprämien es den Werften ermöglichen sollen, ebenso billig zu bauen wie das Ausland, sollen die Ausrüstungsprämien den Reedern einen Ersatz bieten für Ausgaben, die sie mehr aufwenden müssen als ausländische Reeder. Man hatte nämlich herausgefunden, daß französische Schiffe eine stärkere Besatzung brauchten als fremde, weil der einzelne Mann nicht so viel leistete. Ferner soll sich die Beköstigung eines Mannes auf französischen Dampfern auf 2 Frcs. täglich stellen, auf englischen dagegen nur auf 1,76 Frcs., auf deutschen auf 1,40 Frcs., auf italienischen und griechischen nur auf 1 Frcs. Außerdem habe ein französisches Schiff an Heuern, Hospitalkosten, Versicherungen usw. mehr zu zahlen als andere Schiffe. Für alle diese Mehrkosten sollen die Ausrüstungsprämien einen Ausgleich darstellen.

Das Gesetz ist am 19. April 1906 in Kraft getreten und soll 12 Jahre Gültigkeit haben. Welche Ausgaben es dem Staate auferlegen wird, läßt sich noch nicht übersehen. Die Bauprämien können jedoch nach Maßgabe der zugelassenen Höchsttonnenzahl 10 050 000 Frcs. im ersten Jahre nicht übersteigen und müssen dann von Jahr zu Jahr abnehmen. Die Ausrüstungsprämien werden wahrscheinlich eher mehr als weniger ausmachen als bisher die Fahrtprämien. Aber die ganze Summe kommt künftig der Handelsmarine allein, nicht mehr großenteils den Banken und Versicherungsgesellschaften zugute.

Ob diese neuen Opfer, die der französische Staat sich auferlegt hat, der heimischen Handelsmarine im Wettbewerbe der Seevölker viel helfen werden, erscheint zweifelhaft. Die französischen Reedereien sind schon zu sehr daran gewöhnt, sich auf die festen Einnahmen aus der Staatskasse zu verlassen, und werden auch fernerhin kaum geneigt oder imstande sein, mit der rastlosen Energie, welche die deutschen und englischen Schiffahrtsgesellschaften auszeichnet, nach einer Vermehrung der natürlichen Geschäftserträge zu streben. Diese innere Überlegenheit namentlich der deutschen großen Reedereien ist in der französischen Kammer während der Debatten über das neue Gesetz mit hohem Lobe anerkannt worden. Die gänzliche Abschaffung der Prämien, die in der Kammer von einer Seite unter Hinweis darauf verlangt wurde, daß die deutschen Reedereien trotz — oder

vielleicht gerade wegen — des Fehlens von Prämien sich in glänzender Entwicklung befinden, konnte schon deswegen nicht in ernstliche Erwägung kommen, weil tatsächlich ohne diese Prämien die französischen Reedereien nicht mehr bestehen könnten.

Ein trübes Bild bieten in dieser Hinsicht die Jahresberichte selbst der großen, mit vielen Millionen jährlich subventionierten Dampfergesellschaften. Die Compagnie générale transatlantique hatte bis 1900 hohe — zu hohe — Dividenden verteilt und galt bis dahin als gewinnreich. Der sehr ungünstige Rechnungsabschluß von 1901 deckte aber die wirkliche Lage in erschreckender Weise auf. Die Schulden der Gesellschaft bestanden in 40 Millionen Frcs. Aktienkapital und 300000 dreiprozentigen Obligationen aus 1887 zu je 345 Frcs. = ($103\frac{1}{2}$ Millionen Frcs.), die nach 75 Jahren mit je 500 Frcs. einzulösen sind. Der Ertrag des Unternehmens betrug vom Ende der siebziger bis Anfang der neunziger Jahre durchschnittlich 7 bis 8 Millionen Frcs. — also weit weniger als die 10, später bis 13 Millionen Frcs. betragenden Subventionen. Von 1894 bis 1903 fielen die Nettoerträge im Durchschnitt auf $6\frac{1}{4}$ Millionen Frcs.; sie hatten 1901 weniger als 3 Millionen Frcs. betragen. Der Verfall war hauptsächlich durch die Verteilung zu hoher Dividenden, die zwar seit 1893 immer nur zwischen 3 und 4 v. H. betragen hatten, sowie durch die geringen Abschreibungen auf das Schiffsmaterial (3 statt 5 v. H. des ursprünglichen Wertes der Schiffe) verursacht worden. Die Gesellschaft stand 1904 vor der Liquidation und wurde über Wasser gehalten hauptsächlich durch den Beschluß einer Generalversammlung, den Nennwert der Aktien von 500 auf 150 Frcs. zu ermäßigen, wodurch die Schulden der Gesellschaft sich um 28 Millionen Frcs. verringerten. Zugleich wurden weitere einschneidende Maßnahmen finanzieller Art getroffen und die leitenden Personen durch andere ersetzt. Infolge der Ertragszunahme und der Verminderung der Zinsenlast um $1\frac{1}{2}$ Millionen Frcs. jährlich besserte sich zwar die Lage der Gesellschaft so, daß für 1904 wieder 5 v. H. Dividende auf die 150 Frcs. Aktie verteilt werden konnten, nachdem 1901, 1902 und 1903 überhaupt keine Dividenden gezahlt worden waren. Das Gedeihen der Gesellschaft hängt aber noch immer sehr stark von der Gunst oder Ungunst äußerer Verhältnisse — Kohlenpreise, Zahl der Auswanderer, fremder Wettbewerb u. a. m. — ab.

Die Messageries maritimes haben sich im Jahre 1902 in ganz derselben Lage befunden und sich nur durch Herabsetzung des Aktienkapitals von 60 Millionen auf 30 Millionen Frcs. helfen können, indem der Nennwert der Aktien von 500 auf 250 Frcs. ermäßigt wurde. Der Überschuß hatte 1901 noch 2,4 Millionen Frcs., 1902 nur noch 1,9 Millionen Frcs. betragen. Dabei beliefen sich die Einnahmen an Subventionen auf 13 Millionen Frcs. jährlich! 1902 wurden keine Dividenden gewährt. Infolge der vorgenommenen Sanierung konnten 1903 und 1904 wieder je 4 v. H. Dividende auf die Aktien von 250 Frcs. verteilt werden.

Die übrigen Dampfergesellschaften in Frankreich befinden sich ebenfalls nicht in guter Lage. Dabei muß berücksichtigt werden, daß die deutschen Gesellschaften weit höhere Abschreibungen auf das Schiffsmaterial vorzunehmen pflegen als die französischen Gesellschaften, daß sie somit ihre Schiffe in kürzeren Fristen erneuern. Obgleich danach die deutschen Schiffe ein weit geringeres Durchschnittsalter haben, also auch ein moderneres, wertvolleres und sparsamer arbeitendes Material darstellen, pflegen sie bei den deutschen Reedereien in der Jahresbilanz nicht — zugunsten der Aktivasumme — so hoch zu Buche zu stehen, wie in Frankreich. So berechneten z. B. 1901 den Nettobuchwert der Dampfer für die Reg.-T.:

die Messageries maritimes	auf	295 Mark,
- Deutsch-Australische Dampfergesellschaft	-	162 -
- Hamburg-Südamerika Dampfergesellschaft	-	134 -
- Deutsche Dampfergesellschaft Kosmos	-	95 -

Die angeführten Gesellschaften entsprechen an Umfang etwa je dem der Messageries maritimes. Dabei betrugen die Reservekapitalien im Verhältnisse zum Buchwerte der Dampfer: bei den Messageries maritimes 13 v. H., bei den genannten deutschen Gesellschaften aber $13^1/_2$, $24^1/_2$ und $25^1/_2$ v. H.!

Wenn man den Stand der französischen Handelsmarine an der Hand obiger Daten betrachtet und dabei bedenkt, daß allein in den letzten 25 Jahren der französische Staat rund 650 Millionen Frcs. an Subventionen und 434 Millionen Frcs. an Bau-, Fahrt- und Ausrüstungsprämien, im ganzen also erheblich mehr als eine Milliarde Frcs. zur Hebung der Handelsmarine verausgabt hat, so wird man doch zweifeln müssen, ob das System der staatlichen Geldzuwendungen wirklich Segen für die Entwicklung einer Handelsflotte bedeutet, und ob die ferneren Subventionen und Prämien von etwa 60 Millionen Frcs. jährlich das erreichen werden, was bisher auf dem gleichen Wege vergeblich erstrebt worden ist.

Deutschland hat in denselben 25 Jahren für seine mehr als doppelt so große Handelsflotte nur etwa 250 Millionen Frcs., also weniger als den vierten Teil, und zwar nur an reinen Postsubventionen gezahlt, denen entsprechende Leistungen der Dampfergesellschaften gegenüberstehen. Es wäre in Deutschland überhaupt undenkbar, daß die gesetzgebenden Körperschaften der Zuwendung barer Staatsgelder in solcher Höhe an private Unternehmer zustimmen würden.

Zum Schlusse mag noch auf das Urteil eines französischen Reeders aus La Rochelle hingewiesen werden, der erst im Januar d. J. im Journal des débats eine ganz neue Erklärung zu dem Niedergange der französischen Handelsmarine gab. Er behauptet, daß weder Geldmangel noch fehlender Unternehmungsgeist daran schuld sei, sondern die durch veraltete Monopolgesetze verschuldete falsche Organisation der französischen Handelsmarine. Während nämlich die Tätigkeit der großen Reedereien z. B. in Deutschland und England alle Zweige der Handelsschiffahrt umfaßte, also nicht nur die Einstellung und Ausrüstung eigener Schiffe, sondern auch das Maklergeschäft, die Spedition und die Verfrachtung, seien in Frankreich die Reeder gesetzlich nicht berechtigt, zugleich Maklergeschäfte zu betreiben und Verfrachtungen zu übernehmen. Hierzu seien allein die Seemakler befugt, die aber wieder keine Schiffe besitzen dürften. Dieser Stand der Dinge richte eine unüberschreitbare Schranke zwischen Funktionen auf, deren Zusammenwirken die notwendige Vorbedingung des Erfolges bilde.

Wenn dies zutreffen sollte, dann dürfte tatsächlich auch das neuste Gesetz das Übel noch nicht an der Wurzel treffen. Auffallend bleibt jedoch die Tatsache, daß trotz der Mißerfolge der französischen Prämienpolitik auch Italien, Österreich, Ungarn und Japan ähnliche Prämien — Anschaffungs-, Bau-, Fahrtprämien u. dgl. — eingeführt haben. Dort sind freilich die inneren Verhältnisse und die gesetzlichen Bestimmungen anders als in Frankreich. Den weiteren Ergebnissen der französischen Subventions- und Prämienpolitik kann mit Interesse entgegengesehen werden.

Die sächsische Portoerhöhung im Jahre 1772.

Von Oberpostassistent Otto Tholotowsky in Dresden.

In seiner Geschichte des Sächsischen Postwesens, Dresden 1879, S. 193, erwähnt Schäfer mit kurzen Worten eine im Jahre 1772 im sächsischen Postgebiet erfolgte vorübergehende Portoerhöhung, auf die näher einzugehen, schon um ihrer Ursache willen nicht ohne Interesse ist. Waren die Verhältnisse, die zu einer Portoerhöhung nötigten, doch von so einschneidender Wirkung auf den Postverkehr, daß sogar die regelmäßigen Postwagenfahrten auf dem Kurse Dresden–Wittenberg eingestellt werden mußten.

Infolge lang anhaltender nasser Witterung herrschte während der Jahre 1771 und 1772 in ganz Sachsen eine furchtbare Teuerung. Der Scheffel Korn erreichte den für Tausende unerschwinglichen Preis von 15 Talern, in Schneeberg (Erzgeb.) zeitweilig einen solchen von 20 Talern, während z. B. in Hamburg zu derselben Zeit der Scheffel Weizen 5 Taler 16 Groschen, Roggen 5 Taler 2 Groschen, Gerste 2 Taler 20 Groschen und Hafer 1 Taler 14 Groschen kostete (Preisnotierungen im Leipziger Intelligenzblatte, Jahrgang 1772).

Bei den hohen Futterpreisen konnten die Posthalter, die, mit Ausnahme von Leipzig und Dresden, keine festen Besoldungen erhielten, sondern auf bestimmte Anteile an den aufkommenden Extrapost- und Personengeldern angewiesen waren, einen geregelten, ordnungsmäßigen Postfuhrbetrieb nicht länger aufrecht erhalten. Auf ihre vielfältigen Klagen und Vorstellungen verfügte daher das Leipziger Oberpostamt, als damalige oberste Landespostbehörde, am 20. Juli 1771,

> »daß von jetzund an, bis auf Wiederrufen, und so lange, bis, bey veränderten Umständen, dessen Wiederherabsetzung thunlich fällt, von Extra-Posten, und Couriers, Zwey Groschen von jedem Pferde auf die Meile mehr, und also zehen Groschen, bei den ordinairen Posten aber an Passagier- oder Stations-Gelde Ein Groschen auf jede Meile mehr, mithin Drey Groschen bezahlet werden sollen«.

Die Erwartung, daß die Verhältnisse bald eine Wendung zum Besseren nehmen würden, erwies sich als trügerisch. Vielmehr mußte im nächsten Jahre eine abermalige Erhöhung des Extrapostgeldes um 2 Groschen für das Pferd und die Meile stattfinden, weil, wie es in einer Bekanntmachung des Oberpostamts zu Leipzig vom 21. April 1772 heißt, »die Theuerung der Fourage noch um ein beträchtliches höher gestiegen, und die Postmeister und Posthalter dieser Lande auch bey diesem erhöheten Satze dermalen nicht bestehen können«. Daneben erging am 15. April 1772 ein »Generale« der sächsischen Postverwaltung, durch das die Gebühren für sämtliche Sendungen (Briefe und Päckereien) innerhalb Sachsens, mit Ausnahme der Briefe des eigentlichen Nachbarortsverkehrs und der Sendungen nach dem Ausland, erhöht wurden. Das »Generale«, welches mit den beiden oben erwähnten Bekanntmachungen bei der Königlichen öffentlichen Bibliothek zu Dresden in einem Sammelbande: Postwesen, Hist. Sax. M. 42 in Einblattdrucken aufbewahrt wird, hat folgenden Wortlaut:

»Demnach, zu Bestreitung der auf die Aufrechthaltung des dem Publico so nützlichen Post-Wesens dieser Lande, bey der dermahligen Theurung der Fourage, erforderlichen ungemeinen großen Kosten, an welchen es die preißwürdigste Landesväterliche Sorgfalt Ihro Churfürstl. Durchl. unsers gnädigsten Herrn, zur Conservation der Postmeister und Posthalter, durch Vorschüsse, Verdoppelung der Besoldungen, und andere Beyhülfs-Mittel bishero, obschon mit einem denen Post-Revenuen, nach den gewöhnlichen Taxen, unproportionirlichen, und nicht wohl länger zu übertragenden Aufwand, nicht ermangeln lassen, nunmehro eben so nöthig, als billig ist, das innländische Porto bis zu Ende des Monaths September jetztlaufenden Jahres einigermaßen zu erhöhen;

Als wird Erstens zwar das Porto von denenjenigen Briefen, welche nur von einem Postamte an das andere immediate zunächst gelegene, (die Station mag von 2, 3 oder 4 Meilen seyn,) spediret werden, bey den zeitherigen Sätzen unverändert, und ohne Erhöhung gelassen, und ist davon ein mehreres, als zeither, nicht zu fordern;

Hingegen soll von jedem über das zunächst gelegene Postamt weiter laufenden Briefe, vom 1sten May a. c. an, bis ultimo September a. c. über und mit dem zeitherigen Satze, eine Erhöhung, und zwar, wenn der Brief von dem Postamte, wo er aufgegeben wird, über eine darzwischen liegende Station auf das zweyte Postamt expediret wird, Ein Vierthel, daferne aber derselbe weiter, als auf das zweyte Postamt, und über solches hinaus gehet, die Helfte der sonst gewöhnlichen Taxe, es sey ein einfacher, doppelter oder noch stärkerer Brief, wie solches das Gewichte bestimmet, resp. vernommen und entrichtet werden.

Zweytens wird auf eben die angegebene Zeit das Porto von allen und jeden Packereyen ohne Unterschied, die kleinern oder sogenannten Hand-Packete mit darunter begriffen, ingleichen von Acten und Geldern, um Ein Drittheil der jetzund auf jedem Cours gewöhnlichen Taxe, sowohl bey den fahrenden Posten, als bey sämmtlichen innländischen Post-Kutzschen erhöhet. Beyderley Erhöhung aber, sowohl die von Briefen, als die von Packereyen, Acten und Geldern, ist, wo nicht, und daferne nicht ein anderes ausdrücklich angeordnet wird, in keine Weise auf dasjenige, was von ausländische Postämter spediret wird, zu extendiren, sondern lediglich von denen Speditionen, bey welchen sowohl das Postamt, wo die Aufgabe geschiehet, als das, an welches die Spedition geschiehet, ein Chursächsisches Postamt ist.

Gleichwie nun solches alles, auf disfalls ergangene gnädigste Befehle d. d. 7ten und 13ten April a. c. denen sämmtlichen Postmeistern, Postverwaltern, und Expediteurs, zur Pflichtschuldigsten Nachachtung wegen der hiernach einzurichtenden Erhebung des Porto, und der in den Charten zu machenden Ansätze, hierdurch bekannt gemacht wird; Also werden zugleich sie insgesammt wegen des accuraten Wägens, bey welchem zeither immer noch viele Mängel und Fahrläßigkeit wahrzunehmen gewesen, nochmals zu Pflichtmäßiger Befolgung des Generalis d. d. den 3ten Decembr. 1770 ernstlich angewiesen, hiernächst besonders diejenigen, welche auf

den Genuß eines Charten-Antheils gesetzet sind, daß sie sich dergleichen von dieser Erhöhung des sonst gewöhnlichen Porto nicht anzumaßen haben, bedeutet.

Uebrigens ist, damit solches alles zu jedermanns Wissenschaft gelange, dieses Generale in allen Post-Häußern öffentlich anzuschlagen.« Leipzig den 15. April 1772.

(L. S.) Churfürstl. Sächsisches
Ober-Post-Amt.

Glücklicherweise nahm die Teuerung im Spätsommer 1772 ein Ende. Die Postverwaltung hob nun auch, gemäß ihrer Zusage, »daß das inländische Porto nur bis zu Ende des Monats September jetztlaufenden Jahres einigermaßen erhöht werden solle«, durch Erlaß vom 28. September 1772 sofort die Tariferhöhung wieder auf. Mit der Herabsetzung des Extrapostgeldes ging sie dagegen nur schrittweise vor, indem vom 1. October 1772 ab »bey nunmehro einigermaßen verminderter Fouragetheuerung« der gegen die gewöhnlichen Gebühren immer noch um 2 Groschen höhere Satz von 10 Groschen Anwendung fand, der ursprüngliche Tarif von 8 Groschen für das Pferd und die Meile aber erst mit dem 1. Januar 1773 wieder in Kraft trat (Leipziger Intelligenzblatt, Jahrgang 1772, S. 557).

Die mit Ausgang April 1772 »wegen damaliger außerordentlichen Fouragetheuerung einstweilen eingestellte wöchentliche einmalige Wittenberg–Dresdner Postkutschenfahrt« nahm erst nach Verlauf von drei Jahren ihre regelmäßigen Fahrten wieder auf. Sie verkehrte erstmalig am Sonnabend, den 1. Juli 1775, in der Richtung nach Dresden über Kemberg, Pretzsch, Torgau, Belgern, Strehla und Meißen. Dienstag, den 4. Juli, sollte die Fahrt von Dresden wieder zurückgehen und »an besagten Tagen wöchentlich einmal damit continuiret werden«. (Bekanntmachung des Oberpostamts zu Leipzig vom 19. Juni 1775 im Leipziger Intelligenzblatte, Jahrgang 1775, S. 250.)

KLEINE MITTEILUNGEN.

Störungen der Telegraphenlinien in Deutsch-Ostafrika. Die reichseigenen Telegraphenlinien im ostafrikanischen Schutzgebiete sind im Kalenderjahre 1905 von etwa 75 Störungen, deren Dauer im einzelnen 24 Stunden überschritten hat, betroffen worden. Die Störungen verteilen sich der Anzahl nach ziemlich gleichmäßig auf die drei von Daressalam ausgehenden Linien: die 245 km lange Nordlinie Daressalam–Tanga mit der anschließenden Usambaralinie (120 km) Tanga–Muhesa (Amani)–Korogwe (Wugiri), die 1200 km lange Westlinie Daressalam–Tabora–Muansa (am Viktoria Njansa) und die 475 km lange Südlinie Daressalam–Kilwa-Lindi–Mikindani.

In den meisten Fällen sind die Störungen durch Drahtbrüche infolge Baumsturzes usw. oder Sturmwindes verursacht worden. Stangenumbrüche sind — abgesehen von den Zerstörungen durch Aufständische — nur vier zu verzeichnen; sie wurden zweimal durch Hochwasser, je einmal durch

eine Giraffe und ein Nashorn herbeigeführt. Sechsmal hat der Blitz eine Leitung zerstört, davon einmal zwischen Tabora und Kilimatinde und fünfmal zwischen Tabora und Muansa. Zwischen den beiden letzten Orten ist ferner bei einem Steppenbrand ein Drahtfeld aus der Leitung geschmolzen.

Unter dem Eingeborenenaufstande hatte hauptsächlich die Südlinie zu leiden, die seit Anfang August zwischen Mohoro und Kilwa sowie Kilwa und Lindi auf lange Zeit unterbrochen war. Durch Ausheben und Verschleppen von Stangen, Zerschlagen der Isolatoren, Zerschneiden und Beseitigen des Drahtes hatten die Aufständischen die Linie auf weite Strecken gründlich zerstört. Zwischen Lindi und Kilwa ist die Leitung erst kürzlich wiederhergestellt worden, während die Strecke Kilwa–Mohoro schon im Oktober 1905 instandgesetzt werden konnte. Die Kämpfe, die der Telegraphenassistent Krüger dabei mit den Eingeborenen zu bestehen hatte, dürften noch in Erinnerung sein.

Daß auch die Tierwelt dem Telegraphen bisweilen größeren Schaden zufügen kann, beweist ein Bericht über die Anfang 1906 zwischen Sadani und Bagamojo vorgekommenen Störungen. In sechs verschiedenen Fällen haben auf der genannten Strecke Giraffen im ganzen 12 Stangen umgebrochen und an drei Stellen die Drahtleitung zerrissen. Durch Abschießen einiger alter Bullen will man jetzt das unter den Telegraphenleitungen hin- und herwechselnde starke Giraffenrudel zu verscheuchen suchen.

Neue Kabel. Zwischen Tokio und der Insel Guam ist über die Bonin-Inseln ein Kabel gelegt worden, dessen Eröffnung am 1. August stattgefunden hat. Die Strecke Tokio–Bonin gehört der japanischen Telegraphenverwaltung, während die Strecke Bonin–Guam Eigentum der Commercial Pacific Cable Company ist. Für Telegramme aus Deutschland nach Japan einschließlich der Insel Formosa sowie nach Korea kann diese neue Verbindung auch benutzt werden (via Emden–Azoren — Commercial Pacific — Bonin); doch sind die Wege über Wladiwostock, über Kiachta oder über Emden–Vigo–Madras um 1 Mark 55 Pf. für das Wort billiger.

Zwischen Lerwick (Shetlands-Inseln) — Kabellandepunkt Burwick — und Thorshavn (Faröer) hat die Große Nordische Telegraphengesellschaft ein neues Kabel gelegt, das am 1. August in Betrieb genommen worden ist. Zunächst ist nur in Thorshavn eine dem internationalen Verkehre dienende Telegraphenanstalt eingerichtet worden. Andere Orte auf den Faröer sollen an Thorshavn durch eine Fernsprechlinie oder durch Telegraphie ohne Draht Anschluß erhalten. Bis zur Herstellung dieser Verbindungen werden Telegramme nach jenen Orten ab Thorshavn mittels der Post weiterbefördert.

Im Anschluß an das Kabel Lerwick – Thorshavn hat die Große Nordische Telegraphengesellschaft eine neue Kabelverbindung zwischen Thorshavn und Seydisfjord auf Island hergestellt.

Die französische Telegraphenverwaltung beabsichtigt, die Insel Réunion in kurzem durch zwei Kabel an das internationale Telegraphennetz anzuschließen. Das eine Kabel soll Réunion mit Madagaskar, das andere mit Mauritius verbinden. Nach Fertigstellung dieser Kabel werden die beiden französischen Kolonien Madagaskar und Réunion demnach auf zwei Wegen, nämlich über Mozambique und über Mauritius, telegraphisch zu erreichen sein.

Ferner hat die französische Telegraphenverwaltung bekanntgegeben, daß in nächster Zeit ein neues Kabel zwischen Cap St. Jacques (Französisch-

Indo-China) und Pontianak (Niederländisch-Borneo) für den internationalen Verkehr eröffnet werden wird. Dieses Kabel wird südlich von Cap St. Jacques auch die Insel Poulo-Condore berühren und sie damit an das Welttelegraphennetz anschließen. Im Zusammenhange mit den Kabeln der niederländisch-indischen Regierung und denen der Eastern Extension Australasia and China Telegraph Company wird das Kabel einen neuen Weg bilden zur Beförderung der zwischen Französisch-Indo-China einerseits und Niederländisch-Indien anderseits auszuwechselnden Korrespondenzen.

Kabelverbindung mit Island. Das Kabel von den Faröer-Inseln nach Island, durch welches diese Insel Anschluß an das Welt-Telegraphennetz erhalten hat, ist am 27. August dem Betrieb übergeben worden. Island gehört zum europäischen Vorschriftenbereiche. Die Wortgebühr für Telegramme nach Island beträgt 90 Pf. Der Betrieb des neuen Kabels liegt in den Händen der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft, die dafür auf 20 Jahre von Dänemark und Island einen jährlichen Zuschuß von 89 000 Kronen erhält, wovon 54 000 Kronen auf Dänemark entfallen. Der Landungspunkt des Kabels auf Island liegt an der Ostküste im Seydisfjord. Daselbst ist eine Telegraphenstation eingerichtet worden. Von Seydisfjord wird eine oberirdische Linie hergestellt, die in einem nach Süden geöffneten Bogen über die ganze Insel verläuft. Sie berührt den im Norden gelegenen Ort Akureyri, führt dann bis zu der großen Halbinsel im Nordwesten und verläuft von da ab nach Süden bis zur Hauptstadt Reykjavik. Die Leitung wird aus 3 mm starkem Bronzedrahte hergestellt, und zwar als Doppelleitung, um den Betrieb gegen die Störungen zu schützen, die infolge der Nordlichterscheinungen auftreten können. Die Kosten der oberirdischen Anlage sind auf 475 000 Kronen veranschlagt. Die Ausführung liegt in den Händen der isländischen Regierung, die von der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft einen Baukostenzuschuß von 300 000 Kronen erhält. Für Telegraphenbetrieb werden nur die drei Hauptstationen Seydisfjord, Akureyri und Reykjavik eingerichtet. Die übrigen 17 Zwischenanstalten erhalten Fernsprechbetrieb. Die Zwischenanstalten haben durchschnittlich 30 km gegenseitigen Abstand.

Für die Bewohner Islands ist mit der Inbetriebnahme des Kabels ein lange gehegter Wunsch endlich in Erfüllung gegangen. Wenn auch die Insel wegen ihrer nördlichen und isolierten Lage wohl in bezug auf den Handel niemals zu besonderer Bedeutung gelangen wird, so ist ihre telegraphische Verbindung mit Großbritannien und mit dem Mutterlande Dänemark doch von außerordentlichem Werte. Insbesondere ist nun auch ein schnellerer Verkehr zwischen den Regierungsbehörden in Kopenhagen und Reykjavik möglich. Auch die Seefischerei, die in der Nähe von Island ein Hauptgebiet hat, wird aus der neuen Verbindung Nutzen ziehen können. Dasselbe gilt von der Schiffahrt; denn es ist jetzt eine Möglichkeit gegeben, die europäischen Häfen von einem günstigen, weit vorgeschobenen Posten aus über bevorstehende Stürme, die in der Regel vom westlichen Teile des Atlantischen Ozeans kommen, zu benachrichtigen.

LITERATUR.

Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Sechs volkstümliche Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen, ihre Entwicklung und Verwaltung sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirtschaft. Von Prof. Dr. Walther Lotz. (»Aus Natur und Geisteswelt«. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 15. Bändchen.) Zweite, verbesserte Auflage. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. (VIII und 144 S.) 8. Geh. 1 Mark, geschmackvoll geb. 1 Mark 25 Pf.

Das vorliegende Werkchen ist aus sechs volkstümlichen Vorträgen über »Ausgewählte Kapitel der Verkehrspolitik« entstanden, die der Verfasser 1899 in Hamburg und München gehalten und später mit einigen Erweiterungen und Zusätzen, insbesondere auch neueren statistischen Angaben versehen hat. Der erste Vortrag behandelt »Verkehrstechnik und Verkehrsleistungen am Anfange des 19. Jahrhunderts«; er bietet einen Überblick über die Hauptfortschritte in den Verkehrsmitteln während des Zeitraums von 1500 bis 1800 und schildert, wie die Leistungsfähigkeit der Beförderungsmittel um 1800 begrenzt war. Gegenstand des zweiten Vortrags ist die Geschichte des Eisenbahnwesens in Deutschland. Nach einem kurzen Abrisse der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens von den ersten Anfängen bis 1875 geht der Vortrag auf die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung in den Einzelstaaten ein und erörtert die Gründe, die für diese Maßregel ausschlaggebend waren. Den Schluß bildet eine Schilderung des heutigen Standes der deutschen Eisenbahnverfassung, wobei die große Bedeutung der seit dem 1. April 1897 zwischen Preußen und Hessen bestehenden Eisenbahngemeinschaft die gehörige Würdigung findet. Zwei Vorträge sind dem Güter- und Personentarifwesen gewidmet unter Berücksichtigung der Reformversuche im Ausland und des gegenwärtigen Standes der Reformfrage in Deutschland. Die Bedeutung der Binnenwasserstraßen in der Gegenwart wird im fünften Vortrage geschildert; der Verfasser erörtert das Wesen dieser Wasserstraßen, ihr Verhältnis zu den Eisenbahnen und ihre Stellung im modernen Verkehrswesen und berührt zum Schlusse die großen Erweiterungen und Verbesserungen der preußischen Binnenschiffahrtstraßen, die auf Grund des Gesetzes vom 1. April 1905 geschaffen werden sollen. Im letzten Vortrage werden die Wirkungen dargelegt, welche die modernen Verkehrsmittel zu Wasser und zu Lande auf die deutsche Volkswirtschaft ausüben, namentlich ihr Einfluß auf die Verbilligung und Beschleunigung sowie auf die Sicherheit des Verkehrs, ferner auf die Bewältigung großer Massen; auch wird erörtert, wie diese Wirkungen sich im besonderen bei den einzelnen Zweigen des Erwerbslebens, Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Handel geltend machen.

Die den einzelnen Vorträgen vorangestellten Quellenangaben werden vielleicht manchem Leser Anregung geben, eins oder das andere der aufgeführten Einzelwerke selbst zur Hand zu nehmen.

BERLIN GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 21. **BERLIN, NOVEMBER.** **1906.**

Fernsprech-Wandgehäuse und Tischgehäuse Z. B. 06.

In der Beschreibung der Vielfachumschalter für große Fernsprechämter (vgl. Nr. 1 des Archivs 1906) konnte über die Schaltung der bei den Fernsprechstellen zu verwendenden Wand- und Tischgehäuse nichts gesagt werden, weil die mit verschiedenen Ausführungsformen und Schaltungen angestellten Versuche noch nicht zum Abschlusse gelangt waren. Nachdem dies inzwischen geschehen ist, soll nachstehend eine kurze Beschreibung der zur Einführung gelangenden Wand- und Tischgehäuse für Fernsprechnetze mit Zentralbatterie gegeben werden.

Die neuen Apparate unterscheiden sich sowohl in der Schaltung als auch in der äußeren Form erheblich von den bisher gebräuchlichen Apparaten. Das Wandgehäuse ist ganz aus Eisenblech hergestellt und schwarz lackiert. Alle Einzelapparate, wie Hakenumschalter, Induktionsspule, Kondensator, Mikrophon sowie die Klemmen sind auf der Grundplatte übersichtlich aufgebaut. Die Verbindungen zwischen den Einzelapparaten sind, soweit möglich, verlötet; Klemmenverbindungen finden nur dort statt, wo die Drähte erfahrungsmäßig infolge von Störungen öfters gelöst werden müssen. Das Ganze wird mit einem Metalldeckel, der auf der Grundplatte mit Schrauben befestigt ist, abgeschlossen. Fig. 1 zeigt das Innere, Fig. 2 die Seitenansicht des Gehäuses. Der Mikrophonarm ist, wie an den bisherigen Wandgehäusen, von oben nach unten beweglich. Das in Kapselform gehaltene Mikrophon ist hochohmig. Die Elektroden bestehen aus Kohlenmembran und Kohlengrus unter Anwendung von Filzdämpfung. Die Bauart des Fernhörers ist gegen das

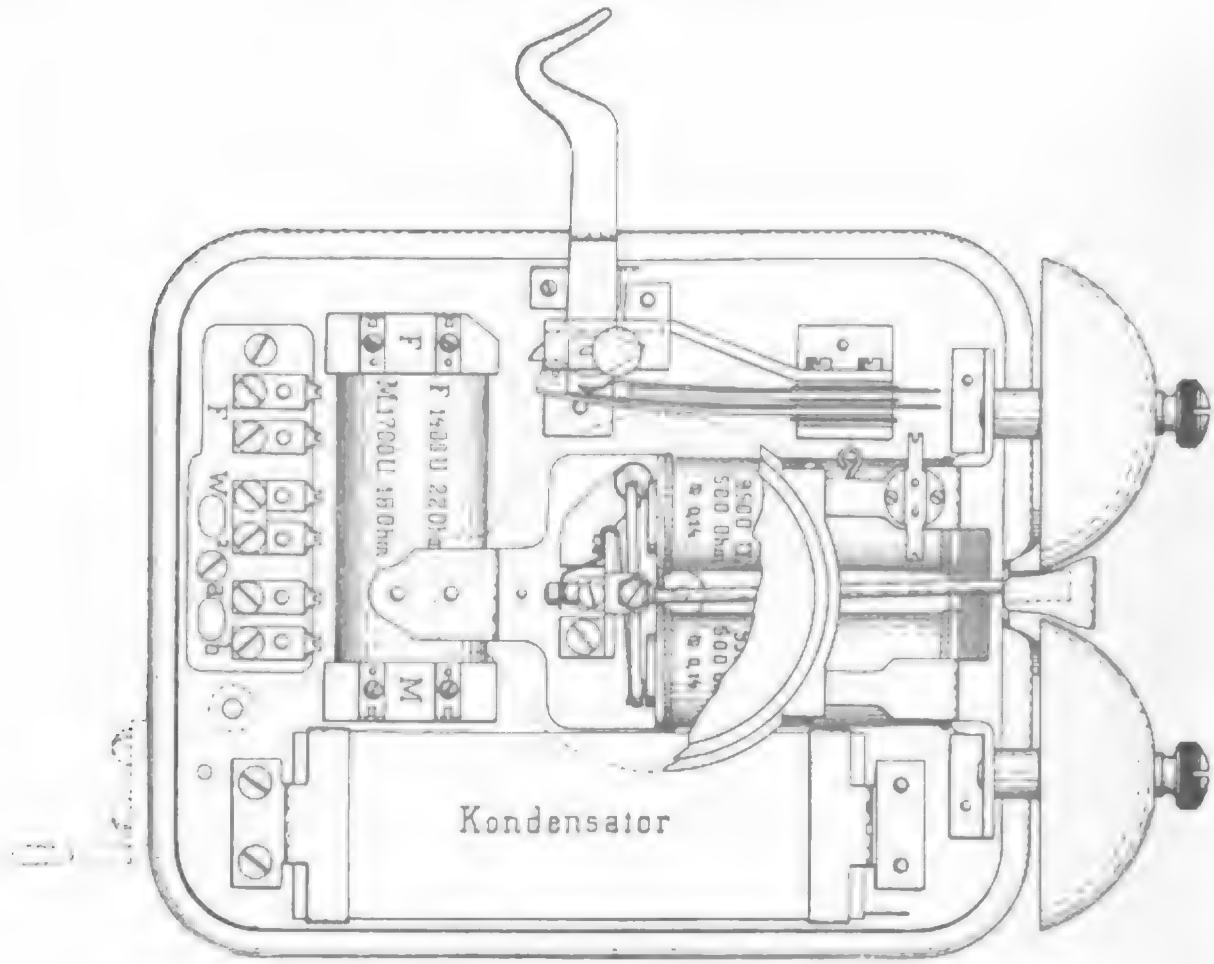


Fig. 1.

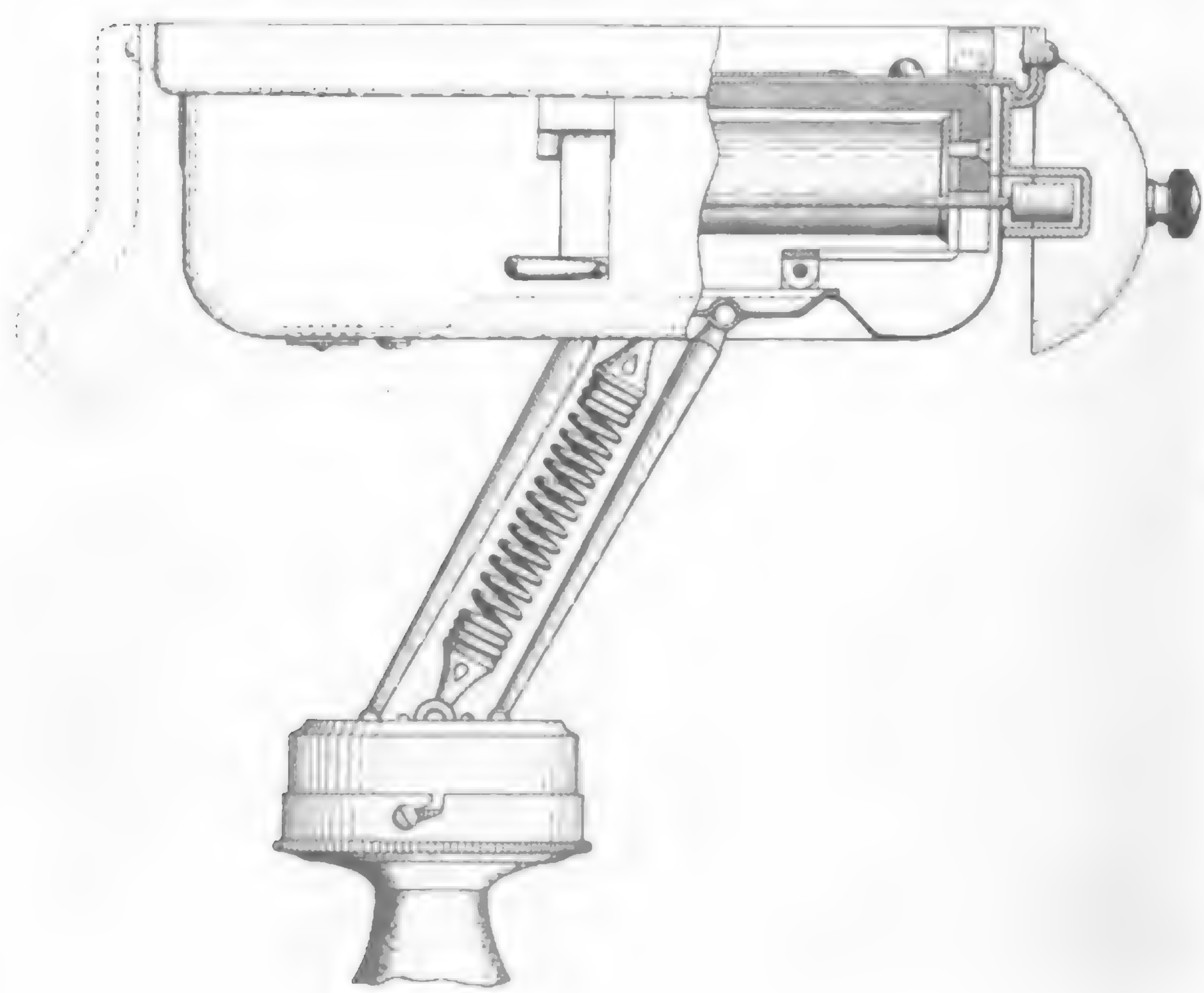


Fig. 2.

Fig. 3.

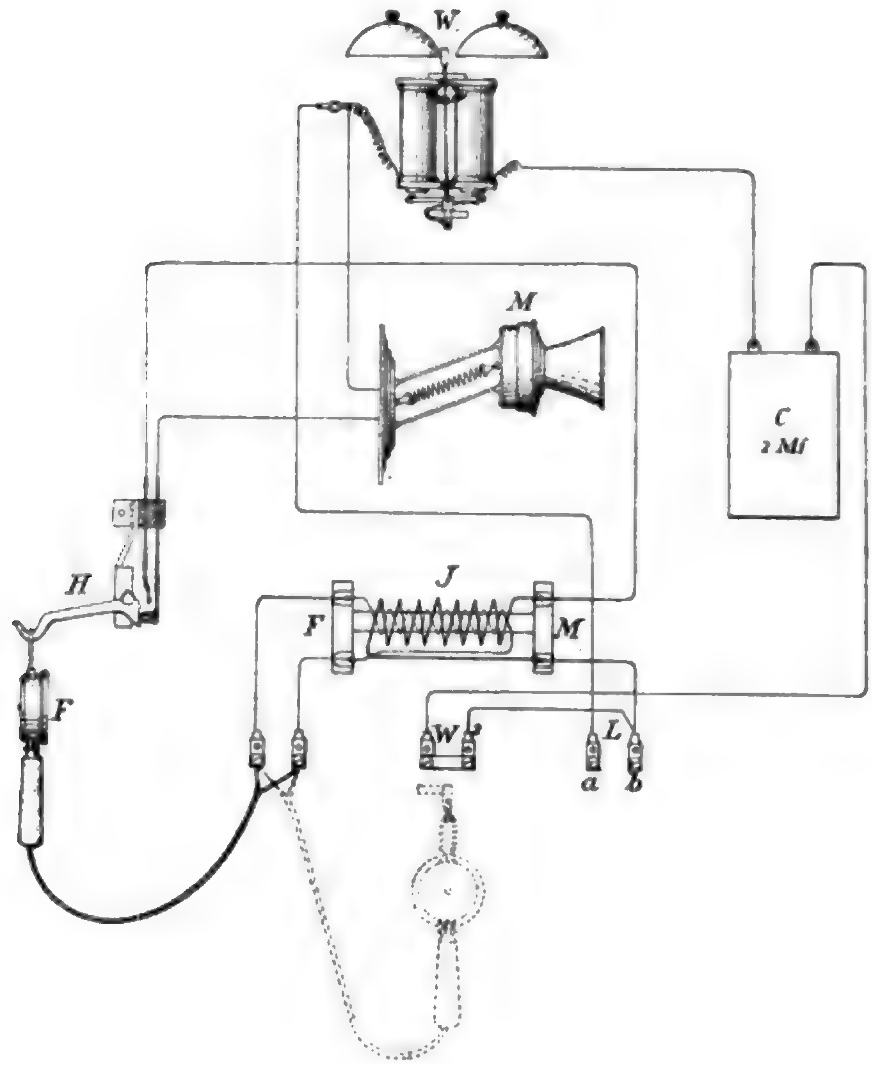


Fig. 4.

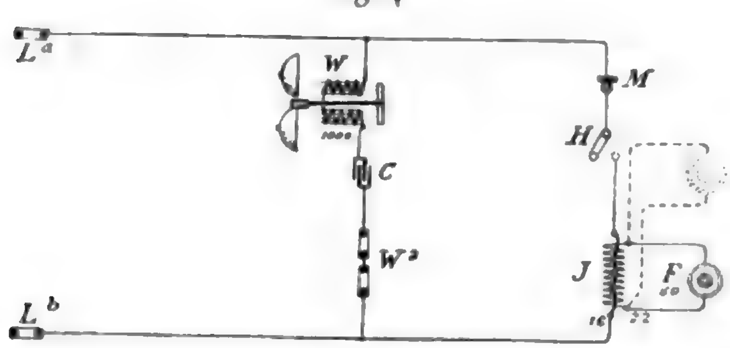
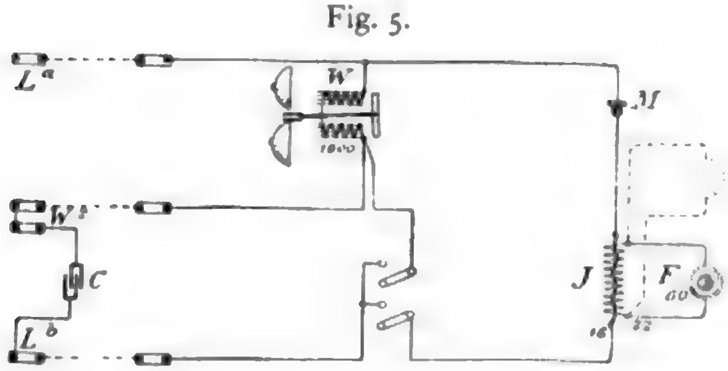
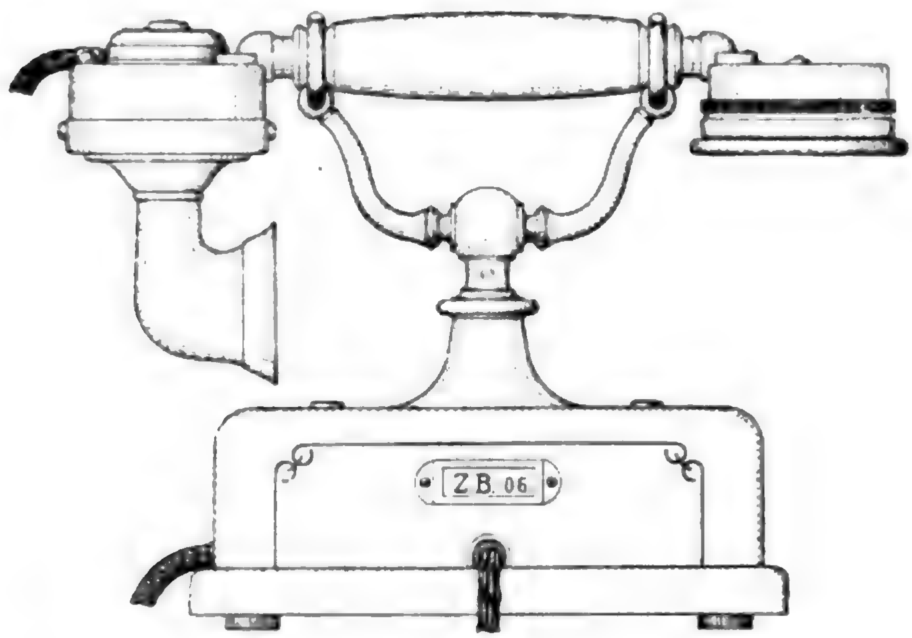


Fig. 5.



bisherige Muster wenig geändert, die Holzteile sind aber in Anpassung an die Farbe der Metalldeckel schwarz lackiert, auch ist die Muschel etwas kleiner als bisher. Fig. 3 und 4 zeigen die Schaltung des Wandgehäuses. Wie ersichtlich, bleibt der polarisierte Wecker, der bei 2 • 9500 Umwindungen 2 • 500 Ohm hat, stets in Brücke zu den *a*- und *b*-Drähten der Leitung liegen. Der hinter dem Wecker eingeschaltete Kondensator (2 Mf.) dient zur Verriegelung der Zentralbatterie des Amtes. Der Hakenumschalter — bisher eine hauptsächliche Störungsquelle bei allen Fernsprechgehäusen — fällt infolgedessen sehr einfach aus und erhält nur e i n e n Trennkontakt. Dieser Kontakt *H* wird bei Abnahme des Fernhörers vom Haken betätigt und schließt den Stromkreis aus der Zentralbatterie des Amtes über das Mikrophon *M*

Fig. 6.



und die Primärwicklung der Induktionsspule *J* (16 Ohm). Die Sekundärwicklung (22 Ohm) ist mit dem Fernhörer *F* (2 • 30 Ohm) hintereinander geschaltet. Ein zweiter Fernhörer wird im Bedarfsfalle parallel zum ersten geschaltet.

In ähnlicher Weise ist das neue Tischgehäuse (Fig. 5 und 6) ausgeführt; nur ist hier der Kondensator nicht in dem Gehäuse selbst, sondern in einem Beikasten untergebracht. Die Schaltung stimmt mit derjenigen des Wandgehäuses in der Hauptsache überein. Doch hat der Schalthebel, der bei den Tischgehäusen an Stelle des Hakenumschalters tritt, 2 Kontakte (s. Fig. 5). Davon dient einer zum Ein- und Ausschalten des Mikrophons, der andere zum Kurzschließen des Kondensators *C* bei abgenommenem Hörer *F*. Der zweite Kontakt ist nötig, damit die Zentralbatterie des Amtes nicht unbeabsichtigt auf der Sprechstelle unterbrochen und somit das Schlußzeichen des Amtes betätigt wird, wenn ein Teilnehmer seinen Handapparat, um etwas nachzusehen, bei Seite legt und hierdurch eine Unterbrechung zwischen Kohlenmembran und Kohlengrus herbeiführt.

Urteil des Reichsgerichts vom 17. Mai 1906, betreffend die dem Fiskus nach § 12 des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 gegen den Eisenbahn-Betriebsunternehmer zustehenden Ansprüche.

Ein Postschaffner erlitt im Betrieb einer Privateisenbahngesellschaft, während er in einem Bahnpostwagen Dienst tat, durch einen Rangierstoß einen Unfall, der seine dauernde Dienstunfähigkeit zur Folge hatte. Daraufhin wurde er auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes (U. F. G.) mit einem Ruhegehalte von jährlich 1293 Mark in den Ruhestand versetzt. Der Reichs-Postfiskus klagte gegen die Eisenbahngesellschaft auf Erstattung des Unfallruhegehalts, indem er geltend machte, daß dem Postschaffner gegen die beklagte Eisenbahngesellschaft auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes (R. H. G.) vom 7. Juli 1871 Anspruch auf Schadensersatz zustände, und daß dieser Anspruch nach § 12 (U. F. G.) in Höhe des Unfallruhegehalts auf ihn übergegangen wäre. Die Beklagte wandte ein, daß der verletzte Postschaffner nach dem R. H. G. als Schadensersatz von ihr nur den Unterschied zwischen seinem Diensteinkommen von jährlich 1762,80 Mark und seinem Ruhegehalte von jährlich 1293 Mark, d. h. jährlich nur 469,80 Mark verlangen könnte, und daß demzufolge auch der Anspruch des Fiskus nur in dieser Höhe begründet wäre. Das Landgericht erkannte den Anspruch nur in Höhe von jährlich 469,80 Mark, das Oberlandesgericht aber in der vollen Höhe von jährlich 1293 Mark als begründet an. Das Reichsgericht ist in dem Urteile vom 17. Mai 1906 der Entscheidung des Oberlandesgerichts beigetreten. Aus den Gründen dieses Urteils ist folgendes zu entnehmen.

Durch das U. F. G. hat das Recht des Verletzten, neben der ihm aus Reichs- oder Staatsmitteln zu entrichtenden Pension auf Grund des R. H. G. den Mehrbetrag des Diensteinkommens als Entschädigung zu verlangen, grundsätzlich keine Schmälerung erfahren sollen. Auch aus der Vorgeschichte des U. F. G. läßt sich eine gegenteilige Absicht des Gesetzgebers nicht erkennen. Nur für bestimmte Fälle, so, wenn der Eisenbahn-Betriebsunternehmer das Reich oder ein Bundesstaat ist, ist vorgeschrieben, daß der Verletzte über den Betrag des Ruhegehalts hinaus keine Ansprüche gegen das Reich oder den Bundesstaat geltend machen könne (§ 12 Abs. 2 U. F. G.). Hieraus ergibt sich, daß, wenn das U. F. G. die Ansprüche des verletzten Beamten aus dem R. H. G. in Höhe der Unfallfürsorgeleistungen auf das Reich überträgt, dies unter der notwendigen Voraussetzung geschieht, an und für sich stehe dem Beamten auf Grund des R. H. G. das Recht zu, von dem Eisenbahn-Betriebsunternehmer die volle Entschädigung und nicht bloß eine Ausgleichung in Höhe des Unterschieds zwischen Gehalt und Pension zu fordern. Wäre es richtig, daß der verletzte Beamte nach dem R. H. G. nur diese Ausgleichung verlangen könnte, so würde, da der Unterschiedsbetrag unter allen Umständen dem Beamten zusteht, für den Fiskus keine Forderung übrig bleiben, die auf ihn kraft Gesetzes übergehen könnte, der im § 12 Abs. 1 U. F. G. geregelte Forderungsübergang würde also gegenstandslos werden. Es kann deshalb nur angenommen werden, daß der Schadensersatzanspruch des verletzten Beamten sowohl den Betrag des Ruhegehalts als auch den Mehrbetrag des Diensteinkommens umfaßt. Diese Auffassung entspricht auch dem Wortlaute des Gesetzes, wonach die

Ansprüche des Verletzten gegen den Eisenbahn-Betriebsunternehmer in Höhe des Ruhegehalts usw. auf den Fiskus übergehen. Nach dem U. F. G. erfolgt also eine Verteilung der Ansprüche aus dem R. H. G. unter das Reich und den verletzten Beamten dergestalt, daß die Ansprüche auf das Reich übergehen, soweit dem Verletzten auf Grund des U. F. G. oder anderweitiger reichsgesetzlicher Vorschrift (zu vgl. § 1 Abs. 5 U. F. G.) Pensionen usw. zu zahlen sind, während im übrigen die Ansprüche vom Verletzten nach wie vor geltend gemacht werden können.

Das Ergebnis ist, daß in den Fällen der reichsgesetzlichen Unfallfürsorge für Beamte vermöge des in § 12 Abs. 1 U. F. G. verordneten Forderungsüberganges der Reichsfiskus Gläubiger des Betriebsunternehmers einer Eisenbahn zum vollen Betrag aller Leistungen wird, die er dem verletzten Beamten auf Grund des U. F. G. und des Reichsbeamtengesetzes zu entrichten hat, und daß demgegenüber der Betriebsunternehmer nicht geltend machen darf, die ihm auf Grund des R. H. G. obliegenden Verpflichtungen seien in ihrem Gesamtbetrag auf den Unterschied zwischen dem Diensteinkommen des Verletzten und der Summe der Unfallfürsorge- und ordentlichen Pensionsleistungen des Fiskus einzuschränken. Zu beachten ist jedoch, daß, soweit es sich um Postbeamte handelt, die in Ausübung ihres Dienstes beim Betriebe der Eisenbahn verletzt worden sind, der Eisenbahn-Betriebsunternehmer in dem gedachten Umfange nur dann haftet, wenn der Unfall durch sein Verschulden oder durch das Verschulden einer der im Eisenbahnbetriebe verwendeten Personen herbeigeführt worden ist. Diese Voraussetzung lag auch in dem oben erwähnten Falle vor. Der § 12 Abs. 1 U. F. G. regelt nämlich den Forderungsübergang nur »vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 8 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875 (Eisenbahn-Postgesetz)«. Der Art. 8 dieses Gesetzes bestimmt aber:

> »Wenn bei dem Betrieb einer Eisenbahn ein im Dienste befindlicher Postbeamter getötet oder körperlich verletzt worden ist, und die Eisenbahnverwaltung den nach den Gesetzen ihr obliegenden Schadensersatz dafür geleistet hat, so ist die Postverwaltung verpflichtet, derselben das Geleistete zu ersetzen, falls nicht der Tod oder die Körperverletzung durch ein Verschulden des Eisenbahn-Betriebsunternehmers oder einer der im Eisenbahnbetriebe verwendeten Personen herbeigeführt worden ist.«

Wird also bei dem Betrieb einer Eisenbahn ein im Dienste befindlicher Postbeamter verletzt, so ist folgendermaßen zu unterscheiden. Kann dem Eisenbahn-Betriebsunternehmer ein eigenes Verschulden oder ein Verschulden der im Eisenbahnbetriebe verwendeten Personen nachgewiesen werden, so ist der Betriebsunternehmer verpflichtet, der Postverwaltung als gesetzlichem Zessionar des verletzten Beamten die auf Grund des U. F. G. zu zahlende Pension usw. zu erstatten. Er ist ferner, sofern es sich um den Betrieb einer Privateisenbahn[1]) handelt (§ 12 Abs. 2 U. F. G.), verpflichtet, dem verletzten Postbeamten den Schaden zu ersetzen, der ihm über den Betrag der von der Postverwaltung zu zahlenden Unfallfürsorgebeträge hinaus erwachsen ist. Kann dagegen der erwähnte Nachweis nicht geführt werden, so kann die Postverwaltung von dem Eisenbahn-Betriebsunternehmer die

[1]) Der Privateisenbahn steht hinsichtlich dieser Ansprüche eine ausländische Staatsbahn gleich. § 12 Abs. 2 U. F. G. schließt weitergehende Ansprüche des Verletzten nur gegen das Reich oder einen deutschen Bundesstaat aus.

auf Grund des U. F. G. zu zahlende Pension usw. nicht erstattet verlangen. Über den Betrag der Pension usw. hinausgehende Schadensersatzansprüche kann der verletzte Postbeamte auch in diesem Falle gegen den Betriebsunternehmer einer Privateisenbahn geltend machen. Die Postverwaltung hat aber die dem verletzten Beamten seitens des Betriebsunternehmers der Privateisenbahn zu zahlenden Beträge diesem zu ersetzen.

Die Herstellung nahtloser Eisenrohre nach dem Mannesmannschen Verfahren.

Von Ober-Postpraktikant Kroll in Cöln.

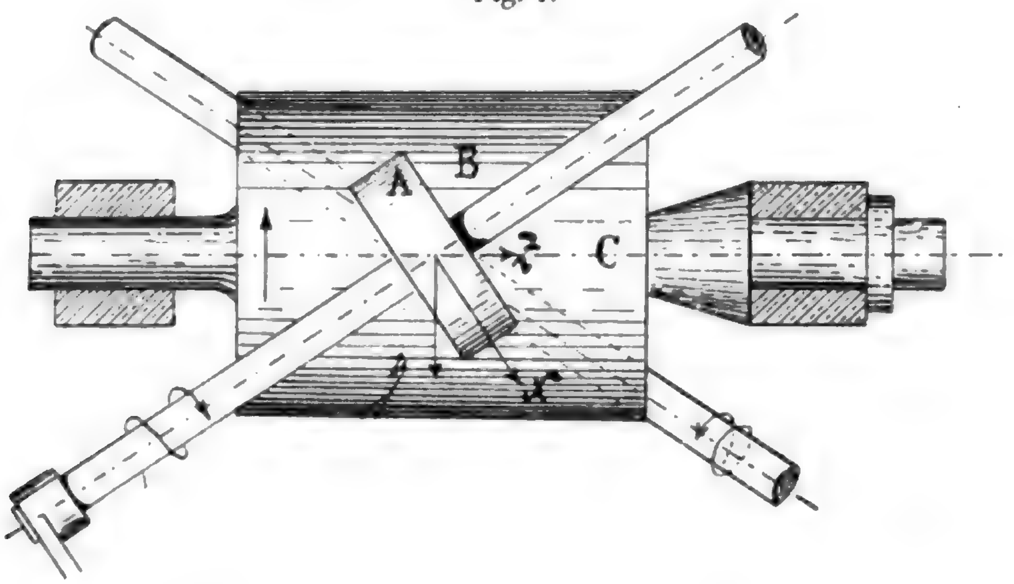
Vor der Erfindung des Mannesmannschen Verfahrens beschränkte sich die Herstellung nahtloser eiserner Rohre auf gußeiserne Rohre, die, wie schon der Name sagt, aus einem Gießprozesse hervorgingen. Die Nachteile dieser Rohre bestanden darin, daß sie eine erhebliche Wandstärke erhalten mußten und dadurch verhältnismäßig schwer wurden. Sodann machte sich im ungünstigen Sinne auch ihre geringe Baulänge geltend, die über 3 m kaum hinausging. Die so hergestellten Rohre waren ferner infolge vorhandener Poren häufig undicht, so daß ein beträchtlicher Prozentsatz von ihnen regelmäßig in Abgang kam. Wesentliche Vorzüge, abgesehen in chemischer Beziehung, zeigten zwar schon die im Anfange des vorigen Jahrhunderts in den Handel tretenden geschweißten schmiedeeisernen Rohre, deren Erfindung vornehmlich englischen Ursprungs war. Allein auch diese besaßen eine schwache Stelle in ihrer Naht.

Erst in den Jahren 1886/87 wurde hierin Wandel geschaffen, als die Gebrüder Max und Reinhard Mannesmann mit ihrer genialen Erfindung der Herstellung nahtloser Eisenrohre durch ein Walzverfahren in die Öffentlichkeit traten. Man stand vor einem neuen Wunder der Technik, in das die veröffentlichten Patentschriften naturgemäß nicht das nötige Licht brachten; man konnte es damals nur glauben oder bezweifeln. Man tat das letzte umso eher, als sich die Erfinder imstande erklärt hatten, nach ihrem Verfahren Rohre beliebigen Querschnitts, ja sogar solche, die an beiden Enden geschlossen waren, sogenannte Kokonröhren, herzustellen. Die notwendigen Aufklärungen hierzu brachte erst der interessante Vortrag des Maschinenbauprofessors an der technischen Hochschule in Berlin, Fr. Reuleaux; der Vortrag wurde im Jahre 1890 in den »Annalen für Gewerbe- und Bauwesen« abgedruckt und nahm von hier aus seinen Weg in die Öffentlichkeit.

Das Wesen des neuen Verfahrens erhellt aus Fig. 1. Hierin stelle *B* einen zylindrischen Block aus Schmiedeeisen oder Stahl dar, der in zwei Lagern um eine horizontale Achse drehbar angeordnet ist. Vor diesem, um eine schräge Achse drehbar, liegt das Rad *A*. Verfolgen wir, was geschehen wird, wenn das Rad *A* bei vorhandener, hinreichend großer Reibung mit dem Zylinder *B* in der angegebenen Pfeilrichtung mit einer gewissen Geschwindigkeit gedreht wird. Die Kraft x, die das Rad *A* um seine schräge Achse dreht, wird durch den Zylinder *B* in zwei Seitenkräfte y und z zerlegt

werden. Dem Einflusse der Kraft y wird der Zylinder folgen, indem er sich um seine horizontale Achse dreht, anderseits wird er auch der Kraft z folgen, indem er sich in der Richtung dieser Kraft in seiner horizontalen Ebene seitlich hinausschiebt. Diese Folge wird in verstärktem Maßstab eintreten, wenn außer dem Rade *A* auf der hinteren Seite des

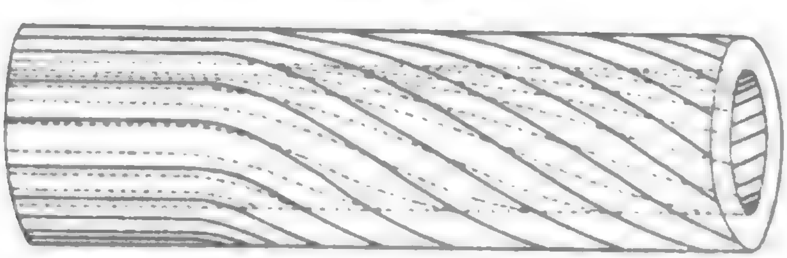
Fig. 1.



Blockes *B* gleichzeitig ein zweites Rad, und zwar diametral zu dem ersten im Sinne der eingezeichneten Pfeilrichtung gedreht wird.

Wenn der Zylinder *B* durch irgend einen Gegendruck, z. B. durch einen Dorn, der im Punkte *C* angreift, an seiner seitlichen Verschiebung gehindert und ferner durch Glühendmachen genügend plastisch geworden ist, werden, da der Block als Ganzes dies nicht mehr tun kann, zunächst die Materialteilchen am äußeren Umfange des Zylinders und im verminderten Maßverhältnisse gegen die Mitte hin sich in der Achsrichtung des Zylinders über den Dorn in einer Schraubenlinie seitwärts hinausschieben, indem sie sich gleichzeitig unter dem Einflusse der Kraft y um ihre horizontale Achse drehen, d. h., es wird zunächst eine seitliche Becherbildung eintreten und,

Fig. 2.



da dem Zylinder *B* hierbei gewissermaßen seine Haut abgezogen wird, sich ein Rohr von allmählich fortschreitender Länge (Fig. 2) ergeben.

Hiermit ist der Grundgedanke des Mannesmannschen Verfahrens im wesentlichen dargelegt. In der Praxis wendet man jedoch keine Treibräder wie in Fig. 1 an, sondern zylindro-konische Walzen, wie sie Fig. 3 und 4 zeigen. Das zur Ausführung dieses Verfahrens dienende Walzwerk ist also ein sogenanntes Schrägwalzwerk, d. h. ein solches, bei dem die Walzenachsen windschief gegeneinander liegen. Zum Zwecke des

besseren Mitnehmens des Walzguts erhalten die Walzenoberflächen Aufrauhungen und Treibwulste. Zwischen sie wird der volle Block oder Knüppel gelagert.

Um der Fortbewegung des Blockes als Ganzes entgegen zu wirken, erhalten die Walzen an ihrem vorderen Ende eine konische Abflachung, welche die Massenteilchen des Blockes zunächst passieren müssen, die also für den Block selbst als Aufhaltung wirkt. Hinter dieser, dem sogenannten Anpasse, werden die Materialmoleküle des Blockes, und zwar auch wieder zunächst die Teilchen an seinem äußeren Umfange, die schraubenförmige seitliche Vorwärtsbewegung beginnen. Die Massenteilchen werden demnach fortschreiten, der Block als Ganzes dagegen nicht. Der hintere Teil der Walzen ist glatt gehalten, um die erforderliche Glättung des Rohres zu bewirken.

Wäre die Aufhaltung vorübergehend nicht wirksam, so würde eine Rohrbildung für diesen Zeitraum nicht eintreten, und der Block als Ganzes

Fig. 3.

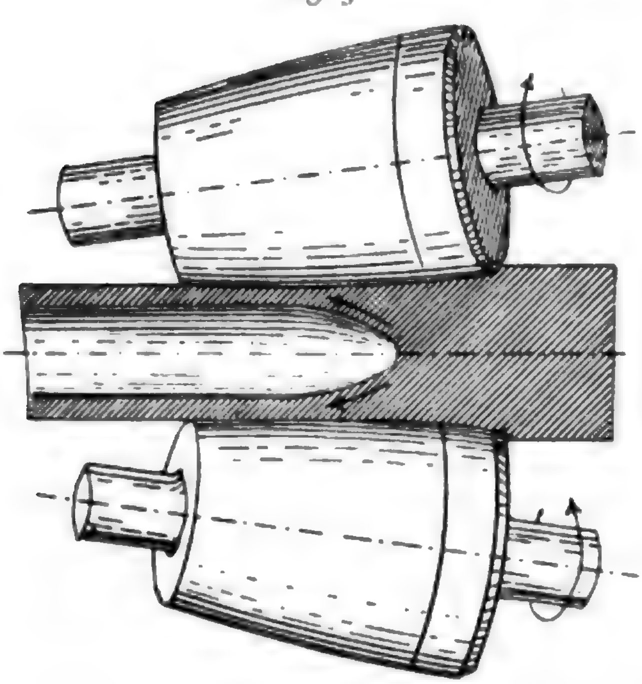
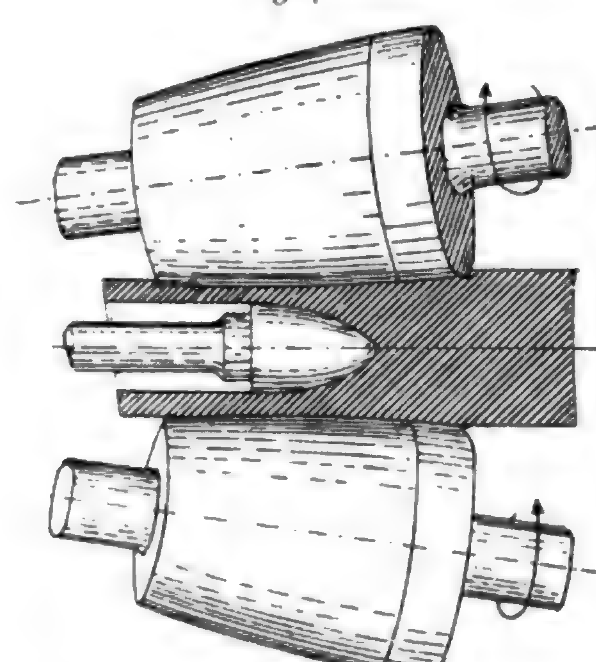


Fig. 4.



fortschreiten. Geben wir also dem Blocke vorn eine Spitze, so wird diese als Ganzes sich solange fortbewegen, bis der äußere Umfang ihres Querschnitts an die Peripherie des Anpasses heranreicht. Und lassen wir ferner den Block oder Stab auch hinten in eine Spitze enden, so erhalten wir hier ebenfalls einen vollen Boden, und das Wunderbare, durch einen Walzvorgang einen rohrförmigen, an beiden Enden geschlossenen Körper gebildet zu haben, ist eingetreten. Die so erzeugten Röhren sind nicht, wie man vielleicht vermuten könnte, luftleer, sondern enthalten ein Gemisch von Sauerstoff und Stickstoff.

Die Praxis forderte aber bald, daß die Aufhaltung nicht mehr bloß durch die konische Abflachung der Walzen bewirkt, sondern gleichzeitig durch eine vorgesteckte Dornstange unterstützt wurde. Ein Hauptgrund hierfür war der, daß auch die Innenflächen der Rohre nicht immer genau konzentrisch blieben, und sich die Höhlungen ohne den Dorn überaus rauh zeigten. Man gibt hierbei dem Blocke, damit der Dorn an dieser Stelle besser ansetzt, eine geringe Aushöhlung.

Um die Herstellung der Kokonröhren auf die oben erwähnte Weise ist es hiermit allerdings auch geschehen. Man greift deshalb zu einem weiter unten angegebenen Auswege.

Den bisher beschriebenen Walzvorgang nennt man das Blocken des Rohres. Die hierbei gebildeten Rohre gleichen in ihrem Zusammenhang einem Netze von übereinander geordneten Spiralfasern, wie dies die ausgezogenen und unterbrochenen Spirallinien der Fig. 2 zeigen. Überlegt man, daß diesen Vorgang des gewaltsamen Lostrennens und schraubenförmigen Vorstreckens nur bestes und in sich gleichmäßiges, porenfreies Material aushält, so kann man daraus und zusammen mit dem Umstande, daß jegliche Naht fehlt, schon folgern, daß die so hergestellten Rohre vermöge ihres vorzüglichen Materials und ihrer homogenen Struktur eine weitaus höhere Widerstandsfähigkeit gegen inneren Druck besitzen, als ihn die bisherigen Fabrikate haben konnten. Die Richtigkeit dieser Folgerung

Fig. 5.

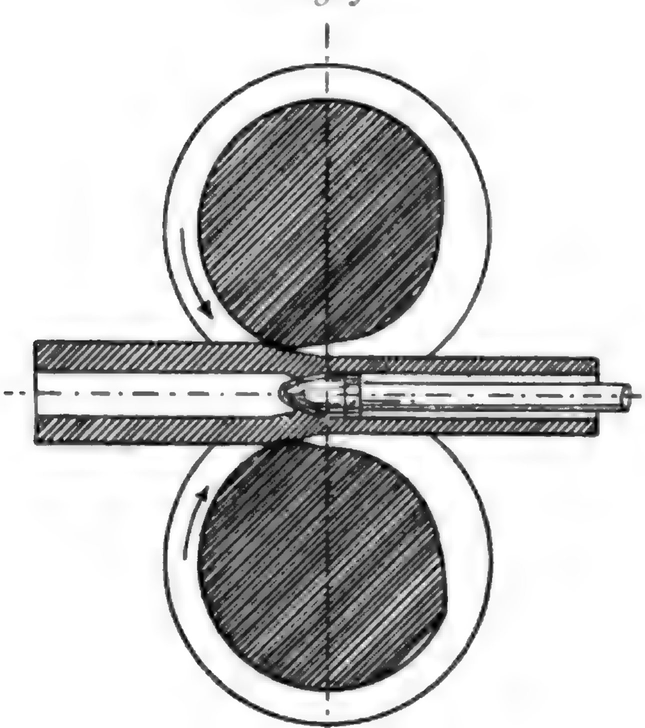
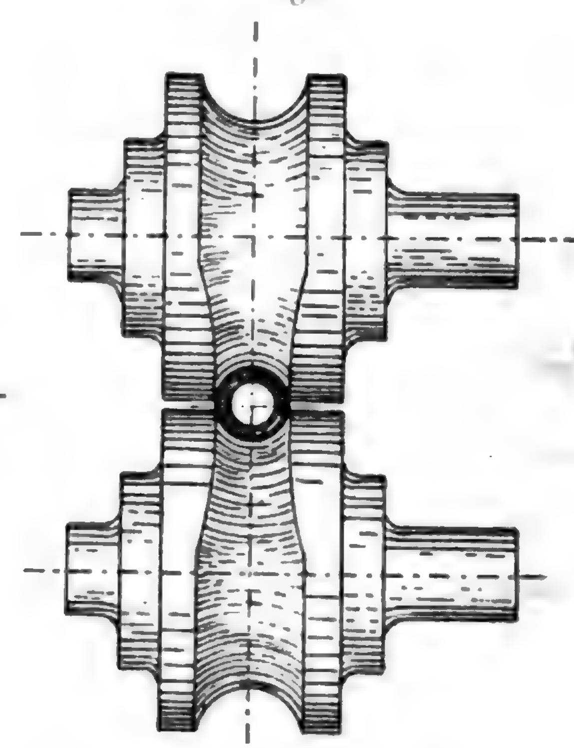


Fig. 6.



ist durch zahlreiche Versuche bewiesen worden; sie bedeutet einen außerordentlichen Vorzug der Mannesmannschen Rohrfabrikate. Es ist beispielsweise bei einer neueren, von der Charlottenburger Versuchsanstalt ausgeführten Prüfung Mannesmannscher Rohre bei 24 bis 17 v. H. Dehnung eine Zerreißfestigkeit von 80 bis 86 kg auf das Quadratmillimeter festgestellt worden.

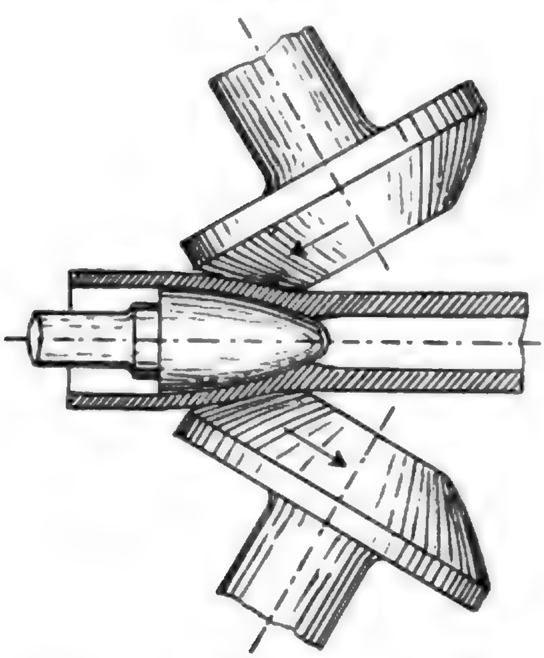
Nach dem Mannesmannschen Verfahren können Röhren aus Flußeisen, Stahl, Kupfer, Messing und Aluminium in den verschiedensten Durchmessern und Wandstärken aus einem vollen Blocke oder Stabe gewalzt werden.

Der ursprüngliche Mannesmannsche Gedanke, die Rohre durch eine einzige Walzwerkmaschine in technischer Vollendung und zum Gebrauche fertig herzustellen, zeigte sich jedoch nicht als durchführbar. Auch war es, wenn an sich zwar technisch möglich, so doch schwierig und unwirtschaftlich, genügend dünnwandige Röhren durch ein einfaches Schräg-

walzen zu erzielen. Die geblockten Rohre, welche im allgemeinen eine Wandstärke von 15 bis 30 mm besaßen, konnten erst als Rohprodukte angesehen werden und bedurften noch einer Feinbearbeitung in Form und Maß, um ihre Innen- und Außenflächen genügend zu glätten, zu erweitern und zu festigen.

Man benutzt hierzu zwei verschiedene Verfahren. Das eine, das wegen gewisser Ähnlichkeiten das »Pilgerschrittwalzwerk« genannt wird, ist in Fig. 5 und 6 dem Grundgedanken nach dargestellt. Es wird für Rohre von geringerem, etwa 150 mm betragendem inneren Durchmesser angewendet. Die vorgeblockten, noch rotglühenden Rohre kommen zwischen zwei sich in entgegengesetztem Sinne drehende Walzen von genau gleicher Form und gleichem Kaliber. Befinden sich die Walzen in der Stellung, wie sie Fig. 5 zeigt, in der sie mit ihrem kleineren Durchmesser übereinander stehen, so kann das Rohr durch eine maschinelle Zuschiebevorrichtung mittels einer Stange mit entsprechendem Dorne rasch hindurchgeführt werden. Im nächsten Augenblicke haben aber die Walzen jene Stellung eingenommen, in der die beiden großen Durchmesser der Kaliber, ihre sogenannten Höcker, einander gegenübertreten. Diese erfassen nun das Rohr und walzen es heraus, indem sie es über dem Dorn gleichzeitig aufweiten und strecken. Inzwischen haben die Walzen wieder ihre vorherige Stellung erreicht, die Dornstange führt das Rohr von neuem in die Walzen hinein, und es erfolgt ein abermaliges Erfassen und Herauswalzen des Rohres. Das Strecken geschieht also in ruckweiser, unterbrochener, aber schneller Aufeinanderfolge.

Fig. 7.



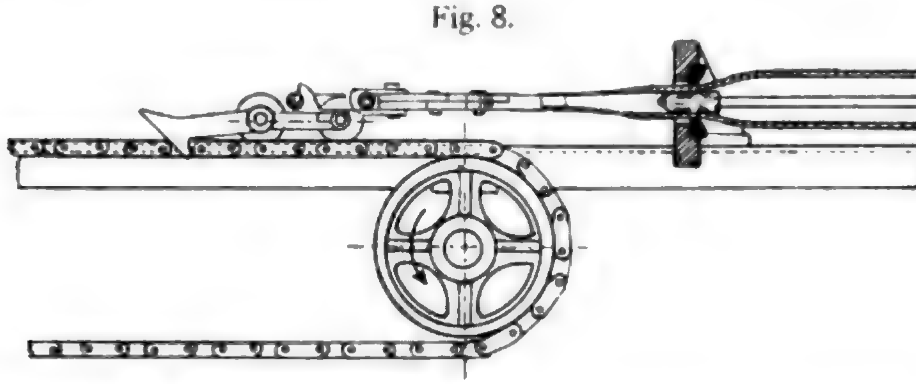
Größere Röhren erhalten ihre weitere Feinbearbeitung in einem anderen Walzwerke, dem sogenannten Scheibenwalzwerke, dessen Grundgedanke aus Fig. 7 ersichtlich ist. Hier wird das Rohr durch zwei scheibenförmige Kegelwalzen, die sich in gleichem Sinne drehen, gleichfalls über einen Dorn gestreckt und aufgeweitet. Man stellt hier Rohre bis zu 300 mm innerem Durchmesser her.

Dies Walzverfahren beanspruchte einen ungeheuren Kraftaufwand, der während der Walzzeit auf 4000 und mehr Pferdestärken anstieg. Um nicht bloß hierzu Maschinen von entsprechender Leistung anschaffen zu müssen, versuchte man, den gleichen Zweck auch mit Maschinen von erheblich geringerer Kraftleistung (3 bis 400 Pferdestärken) zu erreichen. Man suchte hierfür das Arbeitsvermögen eines schnell laufenden Schwungrads mit großem Kranzgewichte zu verwerten. Dies gelang, nachdem die Gefahr des Auseinanderfliehens durch einen neuartigen Bau des Radkranzes beseitigt war. Man stellte diesen nicht mehr aus Gußeisen her, sondern benutzte ein starkes schmiedeeisernes Radgerüst, um das in zahlreichen Lagen Stahldraht in Form von Spulen herumgewickelt wurde. Neuerdings wird auch an Stelle der Stahldrahtwicklung eine lamellenförmige Bildung des Radkranzes angewendet. Die so gebauten Schwungräder können bei

60 000 kg Kranzgewicht ohne Gefahr des Auseinanderfliehens mit 100 m Peripheriegeschwindigkeit in der Sekunde laufen.

Abgesehen von den Walzhütten mit den oben beschriebenen Block-, Pilger- und Scheibenwalzwerken und den zugehörenden Wärmeöfen erfordert die Technik der Rohrfabrikation weitere umfangreiche Adjustagewerkstätten, d. h. solche Anlagen, in denen die Rohre und rohrförmigen Fabrikate in ihrem gebrauchsfertigen Zustand endgültig vollendet werden. Diese zerfallen in den Warm- und Kaltrohrzug und in die eigentlichen Rohrwerkstätten. Zu den ersten gehören hauptsächlich die Schlepp-

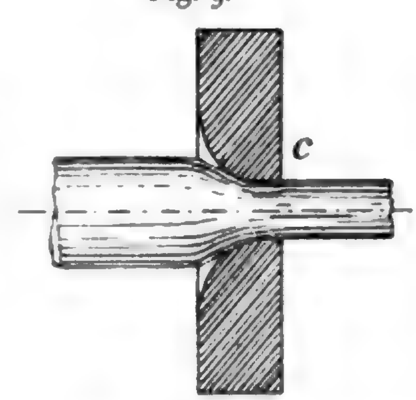
Fig. 8.



zangenziehbänke, zu den letzten die Spezialmaschinen. Unter ihnen finden wir Fräsbänke, Mutternfräser, Schraubenschneidemaschinen, Multiplexgewindeschneidemaschinen und andere mehr.

Zu der Bearbeitung auf der Schleppzangenziehbank wird das Rohr nochmals bis zur Rotglut erwärmt und dann, wie die Fig. 8 zeigt, gezogen oder es wird kalt gezogen. Die aus hartem Materiale bestehende eigentliche Ziehbank (Fig. 9) besitzt hierzu eine im Verhältnisse zum Rohre engere, kreisförmige Öffnung, in die das entsprechend vorgespitzte Rohr hineingeführt wird. Die Rohrspitze wird sodann in die Schleppzange gelegt und durch das Zieheisen *c* hindurchgezogen, wobei die innere lichte Weite durch einen Dorn geregelt, und das Rohr auf die erforderlichen Abmessungen gebracht wird.

Fig. 9.



In den Anfangsjahren der Anwendung des Mannesmannschen Röhrenwalzverfahrens stellten sich zwar zahlreiche Schwierigkeiten sowohl in geschäftlicher und wirtschaftlicher, wie in technischer Hinsicht ein. Nachdem jedoch diese Schwierigkeiten, mit denen schließlich jedes neue Unternehmen zu rechnen hat, mit Erfolg überwunden waren, gelangten die hierauf gegründeten Röhrenwalzwerke bald zu einer sehr gedeihlich fortschreitenden Entwicklung.

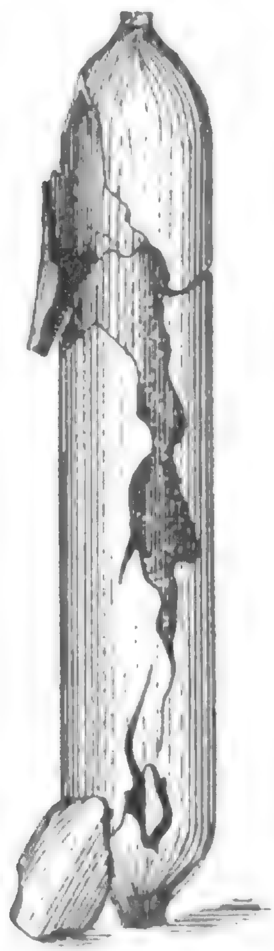
Zur Anwendung kommt das Mannesmannsche Verfahren gegenwärtig durch die Aktiengesellschaft Deutsch-Österreichische Mannesmann-Röhrenwerke auf ihren Werken in Bous an der Saar, Bliedinghausen bei Remscheid, in Düsseldorf und Komotau in Böhmen, durch die Kupfer- und Messingwerke von C. Heckmann in Duisburg-Hochfeld und durch die Mannesmann Tube Company zu Landore in Wales (England). Die erstgenannte Gesellschaft stellt in Komotau hauptsächlich Lokomotiv- und Schiffskesselrohre sowie Gestänge und Stahlrohre für die Tiefbohr- und Bergbautechnik her.

Das Verwendungsgebiet der Mannesmann-Röhren ist mit der Zeit ein sehr ausgedehntes geworden. In Dampfleitungen, hydraulischen Kraftübertragungsanlagen und besonders bei Hochdruckleitungen in Gebirgen sehen wir dickwandige Hochdruckröhren von 50 bis 216 mm lichter Weite mit aufgelöteten Bunden und losen Flanschen oder schwächere von 3 bis 8 mm Wandstärken, die, je nach der Stärke der Flanschverbindung, auf einen Probedruck von 50 bis 250 Atmosphären geprüft sind, der die Rohrwandung mit 500 bis 3100 kg auf das Quadratzentimeter beansprucht. Ferner sieht man Eisenflaschen zum Versande von verdichteten oder verflüssigten Gasen, Wasserstoff (zur Füllung der Ballons der Luftschifferabteilungen), Sauerstoff, Kohlensäure, Preßluft (die z. B. in der Marine bei den Torpedokanonen und Lanzierapparaten Verwendung finden), Leuchtgas, Ammoniak, schwefliger Säure usw., die auf einen Druck bis zu 250 Atmosphären geprüft sind. Die Herstellung solcher Flaschen erfolgt in der Weise, daß ein entsprechend vorgeblocktes oder gepilgertes Rohr auf die nötige Wandstärke unter dem Dampfhammer erweitert wird, und sodann die beiden Enden oder nur ein Ende zusammmengezogen und verschweißt werden. Die Fig. 10 und 11 zeigen Flaschen, welche über den normalen Druck hinaus gepreßt wurden. Während die eine, nach einem anderen Verfahren hergestellte Flasche eine vollständige Zerstörung aufweist, zeigt die Mannesmannsche Flasche nur einen regelrechten Längsriß.

Fig. 10.



Fig. 11.



Aus gepilgerten Rohren werden Präzisionsröhren von 2 bis 50 mm äußerem Durchmesser und 0,5 bis 2,5 mm Wandstärke, um 0,1 und 0,25 mm aufwärts steigend, hergestellt, die vorzugsweise beim Fahrradbaue Verwendung finden. Endlich bilden die Mannesmannschen Rohrfabrikate bei der Herstellung eiserner elektrischer Stromzuführungs- und Lichtmaste und der Dachgestänge der Reichs-Telegraphenverwaltung einen Gegenstand vielseitiger Nachfrage.

Eine erfreuliche Tatsache ist es, daß diese überaus wichtige Erfindung, der es vorbehalten war, eine Reihe wertvoller Neuerungen auf dem Gebiete der Mechanik und Technik hervorzurufen, ausschließlich deutschen Ursprunges ist.

Die Wasserkräfte des Oberrheins von Neuhausen bis Breisach und ihre wirtschaftliche Ausnutzung.

Die technischen und wirtschaftlichen Fortschritte, die seit etwa einem Jahrzehnt in der Umsetzung vorhandener Naturkräfte in elektrische Energie und in der elektrischen Kraftübertragung auf weite Entfernungen gemacht worden sind, haben gerade in letzter Zeit zu immer ausgedehnterer Herstellung größerer und kleinerer Elektrizitätswerke geführt, die im allgemeinen nicht den Dampf als Antriebskraft verwenden, sondern die, an Flußgefällen oder künstlich gestauten Gebirgswässern angelegt, ihre Energie durch Ausnutzung der dort verfügbaren Wasserkräfte gewinnen und in Form von hochgespanntem Drehstrom in die engere und weitere Umgebung zu den verschiedenartigsten Zwecken absetzen. Derartige Wasserkraftanlagen haben, wenn sie in zweckmäßiger Weise angelegt und von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus betrieben werden, ohne Zweifel für das Erwerbsleben der in ihrem Wirkungsbereiche liegenden Landesteile eine hohe wirtschaftliche Bedeutung; sie können aber anderseits, von einer schrankenlosen Privatspekulation als Monopol ausgebeutet, u. U. auch schwere wirtschaftliche Gefahren in sich schließen. Aus solchen Erwägungen heraus erklärt es sich, wenn neuerdings in einigen Ländern, die sich des Besitzes größerer, noch nicht nutzbar gemachter Wasserkräfte erfreuen, eine gewisse Beunruhigung Platz gegriffen hat, und wenn den beteiligten staatlichen Aufsichtsbehörden eine Prüfung darüber nahegelegt worden ist, welche Maßnahmen bestehen oder erforderlichen Falles noch zu ergreifen sein werden, um diese Wasserkräfte als Nationalvermögen dem Volkswohle zu erhalten und sie vor spekulativer Ausnutzung durch Privatunternehmer zu schützen. In der Schweiz hat die Erörterung dieser Frage bereits in dem vorläufig erlassenen Gesetz »über die Verwertung inländischer Wasserkräfte ins Ausland«, dessen Einzelheiten noch eine besondere Besprechung an anderer Stelle finden werden, greifbare Gestalt angenommen. Auch im Großherzogtume Baden hat es die Volksvertretung unter Hinweis auf die wenigen in der Öffentlichkeit bekannt gewordenen Einzelheiten über die in Baden vorhandenen Anlagen dieser Art für wünschenswert gehalten, in zuverlässiger Weise darüber unterrichtet zu sein, welche Wasserkräfte besonders im Gebiete des Oberrheins noch verfügbar sind, wie die wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse hinsichtlich ihrer Ausnutzung liegen, welche auf die Verwertung der Wasserkräfte gerichteten Unternehmungen zur Zeit bereits bestehen oder geplant sind, und in welchem Umfange die Regierung bei der Erteilung der Konzessionen usw. auf die allgemeinen Interessen des Landes Rücksicht zu nehmen pflegt. In diesem Sinne ist von der zweiten Kammer der badischen Stände im Landtag im Jahre 1904 an die Großherzogl. Regierung das Ersuchen gerichtet worden, eine Denkschrift über die Benutzung der Wasserkräfte des Rheines vorzulegen. Die Denkschrift ist inzwischen unter dem Titel »Die Wasserkräfte des Oberrheins von Neuhausen bis Breisach und ihre wirtschaftliche Ausnützung« als zwölftes Heft der vom Zentralbureau für Meteorologie und Hydrographie herausgegebenen »Beiträge zur Hydrographie des Großherzogtums Baden« veröffentlicht worden.

Die von der Großherzogl. Badischen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues bearbeitete Denkschrift ist eine ungemein wichtige und interessante Arbeit. Sie verwertet in ausführlicher Weise die Ergebnisse der hydrographischen Untersuchungen, die in frühzeitiger Erkenntnis der wirt-

schaftlichen Bedeutung der Rhein-Wasserkräfte auf Grund einer zwischen der badischen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues und dem schweizerischen Oberbauinspektorat getroffenen Verständigung schon seit dem Jahre 1897 im Gebiete des Oberrheins angestellt worden sind.

Durch sachliche Gegenüberstellung von Dampfanlagen und Wasserkraftanlagen wird dargelegt, wie beide vom finanziellen und wirtschaftlichen Standpunkt aus zu bewerten sind. Ferner wird festgestellt, welche Wassermengen und Gefälle im Gebiete des Oberrheins zwischen Neuhausen und Breisach vorhanden sind, und mit welchen Wasserkräften hiernach überhaupt gerechnet werden kann, ferner welche dieser Kräfte bereits durch das bestehende Rheinfelder Werk und andere neuere Unternehmungen, für die schon die staatliche Genehmigung erteilt ist oder ausgereifte Entwürfe vorliegen, in Anspruch genommen sind, und welche Kräfte zur künftigen Benutzung noch zur Verfügung stehen. In einem zweiten Abschnitte sind dann das bestehende Werk sowie die geplanten Wasserkraftanlagen beschrieben; in einem dritten Teile sind schließlich die administrativen und wirtschaftlichen Bedingungen der wasserrechtlichen Genehmigungen besprochen, insbesondere was die Uferstaaten hinsichtlich der Ausnutzung der Wasserkräfte unter sich vereinbart haben, und welche Bedingungen den Unternehmern der Kraftanlagen gestellt worden sind.

Im einzelnen entnehmen wir der umfangreichen Denkschrift folgende Angaben.

Will man sich ein richtiges Urteil darüber bilden, wie eine vorhandene Wasserkraft der Dampfkraft gegenüber zu bewerten ist, so müssen beide Kräfte von den verschiedensten Gesichtspunkten aus zueinander in Vergleich gestellt werden. In früherer Zeit, als bei Herstellung von Wasserkraftanlagen noch nicht mit der elektrischen Kraftübertragung auf die weitere Umgebung gerechnet wurde, zeigte die Dampfkraft im allgemeinen gegenüber der Wasserkraft aus dem Grunde eine entschiedene Überlegenheit, weil die Wärmeenergie der Steinkohle allerorts zur Verdampfung von Wasser benutzt, die Kraftzentrale mithin an der technisch und wirtschaftlich geeignetsten Stelle angelegt werden konnte, die natürliche Wasserkraft aber nur in oder an dem fließenden Gewässer zum Antrieb einer Kraftmaschine sich verwenden ließ, mithin an den Ort gebunden war. Lag die Wasserkraft abseits von Verkehrsstraßen und Verbrauchsorten, so war sie in der Regel nur gering zu bewerten. Überhaupt konnten selbst große Wasserkräfte nur mit dem Kraftbetrag in Rechnung gezogen werden, der zur Verwendung an Ort und Stelle benötigt wurde. Die Beantwortung der Frage, ob gegebenenfalls die Dampfkraft oder eine geeignet gelegene Wasserkraft als das Zweckmäßigere zu wählen sein werde, hing somit in der Hauptsache nicht von der Größe der verfügbaren Wasserkraft, sondern von einer Abwägung des Kostenaufwandes für beide Anlagen ab. Unter Verhältnissen, wie sie für einen Großbetrieb maßgebend sind, ist das Anlagekapital eines Wasserkraftwerkes wohl immer wesentlich größer als das einer Dampfkraftanlage; dagegen sind die Betriebskosten des ersten in der Regel verschwindend gering gegenüber dem Aufwande für den Brennstoff der Dampfkraftanlage. Anderseits darf bei Bewertung der Wasserkraft nicht unberücksichtigt bleiben, daß unter Umständen auch mit vorübergehendem Wassermangel infolge längerer Trockenheit oder strengen Frostes, oder mit Hochwasser bei rascher Schneeschmelze und starken Niederschlägen, ferner auch mit Störungen durch Eisbildung usw. zu rechnen ist, während sich die Gefahr einer vorübergehenden Betriebserschwerung der Dampfkraftanlage infolge von Kohlenmangel doch nur auf Ausnahmefälle be-

schränkt. Bei manchen Betrieben spricht zugunsten der Dampfkraftanlagen auch noch der Umstand, daß Wasserdampf ohnedies für Fabrikationszwecke nötig ist. Im allgemeinen konnte bisher der Satz gelten, daß die Benutzung natürlicher Wasserkraft dem Dampfbetriebe da vorzuziehen ist, wo sich die Erzeugungskosten der gewonnenen Wasserkraft im Verhältnisse zu denjenigen der Dampfkraft innerhalb mäßiger Grenzen halten, wo ferner die örtlichen Verhältnisse der Kraftgewinnungstelle für das Gedeihen des in Betracht kommenden Gewerbebetriebs nicht ungünstige Bedingungen bieten. Die Jahreskosten einer Dampfpferdekraft in einer neuzeitlichen Dampfkraftanlage von beispielsweise 520 P. S. berechnen sich für die Gegend Wiesental-Säckingen bei einem Preise von 23 Mark für die Tonne Maschinenkohle auf 90 Mark. Zieht man bei der Wasserkraftanlage für Verzinsung 5 v. H., Abschreibung 4 v. H. und Betriebskosten 3 v. H. des Anlagekapitals in Rechnung, so darf dieses, wenn die Krafterzeugungskosten die gleichen sein sollen wie bei der Dampfkraftanlage, den Betrag von 750 Mark für die Pferdekraft nicht überschreiten. Tatsächlich pflegt man auch im Wiesentale die Ausnutzung einer Wasserkraft dann für finanziell zweifelhaft zu halten, wenn der für die Gewinnung der Wasserkraft erforderliche Kostenaufwand den Betrag von 600 Mark für 1 P. S. wesentlich übersteigt.

Die Verhältnisse haben sich neuerdings sehr zugunsten der Wasserkraft verschoben, seitdem die elektrische Kraftübertragung es ermöglicht, daß die Wasserkraftmaschine nicht nur am Orte der Kraftgewinnung, sondern durch Übertragung auf Elektromotoren in weitem Umkreise mit anderen Motoren (Dampfmaschinen, Gas-, Benzin- usw. Motoren) in Wettbewerb treten kann. Nach zwei Richtungen haben die Wasserkräfte dadurch an Wert gewonnen; einmal kann die Fallkraft eines Wasserlaufs jetzt auch da mit Nutzen gefaßt werden, wo die Bedingungen für gewerbliche Ansiedlungen selbst fehlen — hoch im Gebirge, weitab von großen Ortschaften und Verkehrswegen —, und sodann hat sich auch die Aussicht eröffnet, selbst große Wasserkräfte, die nach Tausenden von Pferdekräften zählen, durch Abgabe in die Ferne wirtschaftlich zu verwerten. Die Lebensfähigkeit solcher großzügig angelegter Unternehmungen hängt im allgemeinen lediglich davon ab, daß zur vollen Ausnutzung der vorhandenen Kraft sich ausreichend Abnehmer finden. Um dies zu erreichen, ist es wieder notwendig, daß die Erzeugungskosten der elektrischen Energie gewisse Grenzen nicht überschreiten, damit ein wirksamer Wettbewerb anderen Kraftmaschinen, insbesondere der Dampfmaschine gegenüber ermöglicht wird. Ein besonderer Vorzug der Wasserkraftwerke ergibt sich, wenn unter Vermeidung längerer Fernleitungen und mehrfacher Umsetzung der Energie die gewonnene Kraft unmittelbar an der Verwendungstelle für elektrolytische Zwecke verbraucht wird. In elektrochemischen Fabriken pflegt der Betrieb weder durch die Nacht noch durch Sonn- und Feiertage unterbrochen zu werden; es kann somit die vorhandene Wasserkraft voll und gleichmäßig zur Wirkung kommen.

Wie in Zukunft die Wasserkräfte zu bewerten sein werden, wird wesentlich davon abhängen, welche Fortschritte in Wissenschaft und Technik gemacht werden. Es können dadurch zugunsten oder zuungunsten der Wasserkraftwerke Verschiebungen eintreten, die heute nicht zu übersehen sind. Wenn daher auch durch die Fortschritte der Elektrotechnik ohne Zweifel in der Nutzbarmachung der großen Wasserkraftmengen der Flüsse und Ströme dem neuerstandenen Großbetriebe der Kraftwerke ein weites Feld volkswirtschaftlich bedeutungsvoller Betätigung eröffnet worden

ist, so liegen die Dinge doch keineswegs so, als sei da ein kostbarer Schatz mit leichter Mühe zu heben und ohne die Gefahr, dabei zu Schaden zu kommen. Und auch gerade bei den Wasserkraftunternehmungen des Oberrheins wird es nach dem Urteile der Denkschrift der wagemutigen Aufwendung großer Geldmittel, namhafter technischer Leistungen und viel kaufmännischer Umsicht und Arbeit bedürfen, um die Werke zu schaffen und zum Gedeihen zu bringen, deren Ausführung in naher oder ferner Zukunft noch zu erwarten steht.

Die hydrographischen Verhältnisse des Oberrheins bieten für die Anlage größerer Wasserwerke im allgemeinen günstige Vorbedingungen. Sie sollen daher zunächst einer kurzen Besprechung unterzogen werden.

In seinem 177,46 km langen Laufe vom Falle bei Neuhausen bis zum Kaiserstuhlgebirge fließt der Rhein auf einer Strecke von 55,60 km ganz im Gebiete des deutschen Reichs, auf 21,33 km ganz im Gebiete der Schweiz und auf 100,53 km als Grenzstrom zwischen dem Reiche und der Schweiz. Von den im ganzen $2 \times 177{,}46 = 354{,}92$ km messenden Uferstrecken liegen 211,73 km oder 59,65 v. H. im Reichsgebiet und 143,19 km oder 40,35 v. H. im Gebiete der Schweiz.

Die Hoheitsgrenze im Rheine selbst, da, wo er als Grenzstrom zwischen dem Reiche und der Schweiz fließt, ist nur auf zwei Strecken besonders festgelegt, einmal zwischen dem Großherzogtume Baden und dem Kanton Aargau durch Vertrag vom 17. Herbstmonat 1808, sodann zwischen Baden und dem Kanton Basel-Land durch ein Grenzberichtigungsprotokoll vom 13. August 1827. In beiden ist als Hoheitsgrenze der »Talweg«, d. h. die größte Tiefe des fließenden Stromes, bestimmt. Auch zwischen Baden und Elsaß scheidet der Talweg die Hoheitsrechte beider Staaten.

Die Stromgestaltung des Oberrheins zwischen Neuhausen und Breisach ist nicht überall gleichmäßig. Im allgemeinen lassen sich drei charakteristische Abschnitte unterscheiden:

1. vom Rheinfalle bis zur Vereinigung mit der Aare,
2. von da bis unterhalb der Mündung der Wiese (Basel),
3. das Gebiet der oberrheinischen Tiefebene.

Nachdem der Rhein unterhalb Schaffhausen über den das Tal durchquerenden Tafeljura in imposantem Falle herabgestürzt ist, fließt er meist in tief eingeschnittenem Bette in westlicher Richtung weiter. Er nimmt hier von der rechten Seite als ersten badischen Zufluß die Wutach, von der linken Seite neben kleineren Bächen als größere Zuflüsse die Thur und die Aare auf; letzte hat infolge ihres ausgedehnten Niederschlagsgebiets, das mehr als 2,6-mal so groß ist als das des Rheines bei seinem Eintritt in den Bodensee, eine große Bedeutung für die weiteren Stromverhältnisse des Rheines. Die Breite des Strombetts in diesem ersten Abschnitte beträgt meist 120 bis 150 m; stellen- und streckenweise verengt sich das Mittelwasserbett bis zu 80 m. Bei niedrigem Wasserstande beträgt die Fallhöhe des Rheines zwischen dem Fuße des Rheinfalls bei Neuhausen und der Aaremündung 48,1 m, das durchschnittliche Gefälle auf 1 km sonach bei einer Gesamtlänge von 54,7 km = 0,88 m. Die stärksten Gefälle sind in der untersten Strecke vorhanden.

Im zweiten Abschnitte von der Aaremündung bis zur deutsch-schweizerischen Grenze unterhalb der Einmündung der Wiese ist der Strom in regellosen Windungen tief in den Talboden eingefurcht. Wiederholt trifft er hier in seinem ausgewaschenen Bette auf festes Gestein oder auf feste

Lagen schwerer Geröllmassen. Die gewaltigste Stromschnelle und Enge hat sich in diesem Abschnitte bei Laufenburg gebildet, wo der Rhein einen Vorkopf des Urgebirges vom Schwarzwalde durchbrochen hat. Tosend und schäumend stürzt er zwischen dem zerklüfteten Gestein ab und zwängt sich dann etwa 1 km lang durch einen engen, unzugänglichen Schlund. Unterhalb Säckingen treten abermals Stromschnellen auf, von denen die bedeutendste die von Rheinfelden ist. Die Strombreite ist auf dieser Strecke sehr verschieden; sie wechselt von 400 m (Beugger See) bis zu 8 m (Laufenburger Stromschnelle). Die Fallhöhe von der Aaremündung bis zur deutsch-schweizerischen Grenze unterhalb der Wiesemündung bei Basel beträgt 68,4 m, d. i. bei einer Gesamtlänge von 67,24 km durchschnittlich 1,02 m auf 1 km. Diese Strecke zeigt ausnehmend schroffe Wechsel im Längenschnitte. Die stärksten Gefälle sind ermittelt bei Laufenburg mit 2,4 m auf 1 km (bei 1,4 km Länge und 3,4 m Fallhöhe) und bei Rheinfelden mit 2,3 m auf 1 km (bei 4,0 km Länge und 9,2 m Fallhöhe). Größere Zuflüsse nimmt der Rhein auf dieser Strecke nicht auf.

Wesentlich anders sind die Verhältnisse der Stromgestaltung in der Rheinstrecke von Basel bis Breisach. Bis zu der im dritten Viertel des vorigen Jahrhunderts ausgeführten Korrektion bot der Rhein auf dieser Strecke das Bild eines regellosen Wildstroms, durch Inseln und Kiesbänke geteilt in zahlreiche Arme und Gießen. Er bewegt sich hier auf angeschwemmten Geröllmassen und gräbt sich auch jetzt noch fort und fort tiefer ein. Die Fallhöhe von der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel bis zum Pegel bei Breisach beträgt 53,4 m, die Länge 55,6 km, somit das durchschnittliche Gefälle auf 1 km 0,96 m.

Interessante Ergebnisse liefern die Aufzeichnungen der zahlreichen Pegelstellen des Rheines über die Wasserstandsbewegungen im Verlaufe des Jahres. Diese stehen völlig unter der Herrschaft der durch die Seen am Nordrande der Alpen ausgeglichenen Wasserlieferung des Hochgebirges und des Alpenvorlandes. Im Winter und noch in das Frühjahr hinein sind die Wasserstände in der Regel niedrig. Meist erst zu Anfang April beginnt mit der ausgedehnten Schneeabschmelzung in den Vorbergen der Alpen die stärkere Anfüllung der Flußgerinne und der Seen. Auf der Grenze zwischen Juni und Juli pflegt der Höchststand einzutreten.

Die Bildung einer geschlossenen Eisdecke ist auf dem Oberrhein auch bei strengem und anhaltendem Froste infolge der starken Strömung ausgeschlossen, daher ist auch der Eisgang, wie er im Mittel- und Unterrhein und in den dortigen größeren Zuflüssen bei Tauwetter nach längerer Frostzeit oft als gefahrdrohende Erscheinung sich einstellt, unbekannt. Allerdings treten bei tagelang andauernder Lufttemperatur unter — 7° allerwärts Grundeisbildung und Eistreiben auf; das Eis häuft sich dann an seichten Stellen mit schwacher Strömung, in Nebenarmen usw. an und setzt sich hier wohl auch fest; das eigentliche Strombett bleibt jedoch frei von stauenden Eisanhäufungen.

Der Oberrhein hat als Verkehrsweg heute eine geringe Bedeutung. Auf der Strecke zwischen Schaffhausen und Basel spielten Schiffahrt und Flößerei in der Wirtschaftsgeschichte der Uferstädte früher eine gewisse Rolle, aber schon mit der Herstellung guter Landstraßen ist die Bedeutung dieses Wasserverkehrs stark zurückgetreten, und nach dem Baue der Eisenbahnen hat die Schiffahrt ganz aufgehört. Die Flößerei hat sich noch bis in die Gegenwart erhalten, ist aber auch nur noch von geringer Bedeutung. Behördlich ist der Verkehr auf dem Rheine von Neuhausen bis Basel geregelt durch eine Übereinkunft zwischen der Großherzogl.

Badischen Regierung und dem Schweizerischen Bundesrate vom 10. Mai 1879. Durch diese Übereinkunft sind Schiffahrt und Flößerei, zu deren Ausnutzung bis dahin größerenteils Genossenschaften allein berechtigt waren, der neuzeitlichen Gewerbegesetzgebung entsprechend, für jedermann freigegeben und mittels einer Floßordnung geregelt worden. Die inzwischen erfolgte Verödung der Floßstraße hat zu gelegentlichen Erörterungen der Regierungen der Uferstaaten wegen Aufhebung oder einer räumlichen und zeitlichen Beschränkung der Flößerei Anlaß gegeben. In der Tat kann dem gegenwärtigen geringfügigen Flößereibetrieb eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung nicht mehr beigelegt werden; anderseits bedingt die Rücksicht auf die Flößerei eine Erschwerung für die Anlage von Wasserkraftwerken, und der Betrieb solcher Werke wird durch die Floßfahrten, so spärlich sie auch nur noch stattfinden, nicht wenig belästigt.

Unterhalb Basel beginnt der »konventionelle Rhein«, auf den die Rheinschiffahrtakte Anwendung findet. Zur Zeit verkehren hier nur kleine Fahrzeuge. Auch die Flößerei hat mit der Errichtung der Schiffbrücken bei Hüningen, Neuenburg und Breisach aufgehört. In der jüngsten Zeit hat in der Schweiz, besonders in Basel, eine lebhafte Bewegung für die Ausdehnung der Großschiffahrt von Kehl-Straßburg aufwärts bis Basel eingesetzt. Einige in den Jahren 1904 und 1905 bei hohem Wasserstand ausgeführte Versuchsfahrten von Dampfschiffen sind gelungen. Ob die Schiffahrt hier zu einer wirtschaftlich lohnenden wird gestaltet werden können, ist eine offene Frage. Immerhin muß bei Wassernutzungsanlagen in dieser Rheinstrecke mit der Möglichkeit eines Großschiffahrtsverkehrs gerechnet werden.

Als eine Wassernutzung für Verkehrszwecke ist noch die Wasserentnahme für den Hüninger Schiffahrtskanal, der auch dem Rhein-Rhonekanale Speisewasser aus dem Rheine zubringt, zu erwähnen. Die Entnahme für diesen Zweck beträgt zur Zeit 7 cbm in der Sekunde.

Von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung ist die Fischerei. Viele Rheinanwohner finden darin lohnenden Erwerb, und den Eigentümern der Fischereiberechtigungen bringt sie nennenswerte Einkünfte. Soweit badisches Gebiet beteiligt ist, steht die Fischerei mit gewissen Einschränkungen dem Staate zu. Seine Einnahme für Fischereipacht vom Rheine zwischen Neuhausen und Breisach beläuft sich zur Zeit auf 2830 Mark jährlich. An den Einkünften aus der Fischereiverpachtung sind ferner beteiligt die Gemeinden Waldshut und Dogern mit 530 Mark; Kleinlaufenburg bezieht aus der Verpachtung des Salmfanges 10 985 Mark, Laufenburg 9000 Frcs. jährlich. Der Verkaufswert der im badischen Anteile des Rheines gefangenen Fische hat in den letzten Jahrzehnten durchschnittlich den Betrag von rund 133 000 Mark erreicht. Das Fischereiergebnis im schweizerischen und elsässischen Stromteile wird nicht viel geringer sein.

Eine Ausnutzung der Wasserkräfte ist bisher, abgesehen von dem Kraftwerke Rheinfelden, nur in kleinerem Umfange von einzelnen Werken — in der Regel durch Wasserräder — erfolgt. Eine große Bedeutung besitzen oder besaßen diese kleineren Werke nicht.

Nach den Untersuchungen der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues stehen auf der Strecke vom Rheinfalle bei Neuhausen bis Breisach im Durchschnitt etwa 1 798 000 P. S. »Rohwasserkraft« zur Verfügung, wobei als 1 P. S. diejenige Kraft angenommen ist, die gebildet wird aus dem Produkte der Fallhöhe in Metern und dem Gewichte der sekundlich durchfließenden Wassermenge in Kilogrammen, geteilt durch die Zahl 75. Es ist nun nicht möglich, die in der Natur vorhandene Fallhöhe und noch weniger

die gesamte Durchflußmenge, namentlich bei höheren Wasserständen, voll auszunutzen. Bei den Berechnungen von Wasserkraftanlagen kann daher nur eine wesentlich niedrigere »Nutzwasserkraft« in Ansatz gebracht werden. Eine allgemein giltige Regel über das Größenverhältnis der erreichbaren Nutzwasserkraft zur Rohwasserkraft gibt es nicht. Es steht jedoch fest, daß da, wo man es mit großer Fallhöhe und geringer Wassermenge zu tun hat, eine günstigere Nutzwasserkraft erzielt wird, als bei kleiner Fallhöhe und großem Wasserquerschnitte. Aber auch die Nutzwasserkraft erleidet bei der Umwandlung in die bewegende Kraft noch eine Abschwächung, die von der Gattung und Beschaffenheit der Kraftmaschine abhängt. Trotz der Fortschritte im Turbinenbaue wird man bei solchen Wasserkraftanlagen mit einem höheren Wirkungsgrad als 75 v. H. nicht rechnen dürfen.

An Wasserkraftwerken besteht am Oberrheine bis jetzt nur das Kraftwerk Rheinfelden. Die Vorarbeiten zu dieser Kraftanlage reichen bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Die Pläne sind wiederholt neu aufgestellt und abgeändert worden, bis das Projekt im Jahre 1895 in Angriff genommen wurde. Die Fertigstellung erfolgte im Jahre 1899. Beteiligt waren bei der Herstellung drei schweizerische Firmen: Escher Wyß u. Cie in Zürich, Zschokke u. Cie in Aarau und die Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon, sowie als deutsche Teilnehmerin die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin. Die Nutzkraftleistung des Werkes beträgt bei Niederwasser 14 500 P. S., bei Vollbetrieb 17 500 P. S., im Durchschnitte 16 920 P. S. Die Werke besitzen 20 Turbinen zu je 800 P. S.

Schon kurz nach der Inbetriebnahme mußten auf Grund der inzwischen gewonnenen Erfahrungen wesentliche Ergänzungen und Abänderungen an den baulichen Einrichtungen vorgenommen werden, die im Interesse der Flößerei, der Fischzucht, ferner mit Rücksicht auf das Hochwasser, den Uferschutz usw. geboten waren. Eine bedeutsame Ergänzung hat das Werk sodann durch die im Jahre 1902 errichtete Dampfzentrale erfahren, die dazu bestimmt ist, die Leistung des Kraftwerkes zu verstärken, sobald dies bei niedrigen Wasserständen, bei Störungen des Werkbetriebs oder bei besonders großem Kraftverbrauche Bedürfnis wird. Die aufgestellte Dampfturbine hat eine Leistung von 2000 P. S. Die Beschaffung einer zweiten Dampfturbine von 3000 P. S. steht bevor; auch sollen weitere Vorkehrungen getroffen werden, um die Stauwirkung des beweglichen Wehres bei niedrigen Wasserständen zu sichern und zu erhöhen. Es ist erklärlich, daß alle diese Arbeiten, deren Notwendigkeit sich mangels ausreichender Erfahrungen an vorhandenen Werken erst in der Praxis ergab, außerordentlich hohe Kosten verursacht haben.

Unmittelbar um die Kraftwerke ist ein ganz neuer Ort »Badisch-Rheinfelden« entstanden. Es siedelten sich neben kleineren gewerblichen Betrieben insbesondere chemische Fabriken an. Zur Zeit ist eine weitere Ausdehnung der elektrischen Kraftabgabe nicht möglich, da die vorhandenen Kräfte voll ausgenutzt sind. Die Kraftwerke müssen sogar, um allen Anforderungen gerecht zu werden, 3000 P. S. elektrische Kraft durch Fernleitung aus dem Wasserwerke Beznau an der Aare beziehen.

Genehmigt wurde im Jahre 1905 ein zweites Kraftwerk, dasjenige bei Laufenburg. Die Konzession wurde erworben von den Firmen Schweizerische Druckluft- und Elektrizitätsgesellschaft in Bern und Felten u. Guilleaume, Karlswerk in Mülheim (Rhein). Über die Entstehungsgeschichte dieses Projekts ist in Nr. 24 des Archivs 1905 ausführlich berichtet worden. Es sei kurz daran erinnert, daß gerade gegen das Laufenburger Projekt seinerzeit eine lebhafte Bewegung eingesetzt hatte, deren

Wogen weit über die Grenzen Badens hinaus gingen. Einerseits richtete sich der Widerspruch gegen die Vergebung der Wasserkräfte an Private, von denen man eine Ringbildung der Kraftwerke und eine Ausbeutung der Kraftabnehmer befürchtete, anderseits wurde dagegen Einspruch erhoben, daß das schöne Landschaftsbild bei Laufenburg den wirtschaftlichen Interessen zum Opfer fallen sollte.

Die Unternehmer sind durch die nach längeren Verhandlungen erlassenen Genehmigungsurkunden verpflichtet, die Wasserkräfte des Rheines bei Laufenburg mindestens bis zum Betrage von 50 000 P. S. auszunutzen. Es ist beabsichtigt, zehn Turbinen zu je 5000 P. S. aufzustellen. Dieses Wasserwerk wird also etwa dreimal so groß werden wie das Rheinfelder Werk. Die Nutzkraftleistung beträgt bei Niederwasser 30 000 P. S., bei Vollbetrieb 50 000 P. S., durchschnittlich 48 330 P. S.

Geplant ist ferner ein Kraftwerk bei Rheinau, unterhalb des Ortes Neuhausen, von dem Konsortium Stadt Winterthur, Aluminiumfabrik Neuhausen und Siemens-Schuckertwerke. Eine zweckmäßige Ausnutzung der Wasserkraft wird hier an der 4 km langen Rheinschleife in der Weise ermöglicht, daß die nur 400 m breite Landzunge durchstochen, das Wasser des Rheines am oberen Ende des Durchstichs angestaut und durch diesen der Turbinenanlage zugeleitet wird. Bei Vollbetrieb wird diese Anlage 18 000 P. S. leisten. Bei niedrigstem Wasserstande beträgt die Nutzleistung noch 7360 P. S. Aufgestellt werden 12 Turbinen von je 1600 P. S. Die gewonnene Kraft soll teils in Winterthur und Umgebung, teils auf badischer Seite verwertet werden, wo von der Aluminium-Industrie, A. G. Neuhausen die Errichtung einer elektro-metallurgischen Fabrik in Aussicht genommen ist.

Noch weniger ausgereift ist der im Auftrage der Stadt Zürich bearbeitete Plan einer Wasserkraftanlage in Eglisau. Nach dem ursprünglichen Plane soll die kleinste Kraftleistung dieses Werkes 5400, die größte 12 000 P. S. betragen. Zur Zeit unterliegen jedoch verschiedene abgeänderte Projekte der Erwägung, durch die sich Anordnung und Kraftleistung des Werkes noch wesentlich umgestalten können.

Der Plan zur Herstellung eines weiteren Kraftwerkes bei Wyhlen-Augst geht gemeinsam von der Regierung des Kantons Basel-Stadt und dem Kraftwerke Rheinfelden aus. Die ersten Entwürfe sind etwa so alt wie die Entwürfe für das Rheinfelder Werk; die Ausführung der Anlage wird jetzt mit Nachdruck betrieben, um für das voll belastete Rheinfelder Werk neue Kraftmengen verfügbar zu machen. Der neuste Entwurf sieht zwei Kraftwerke von gleicher Größe vor, eins auf badischer und eins auf schweizerischer Seite an den beiden Endpunkten eines durch den Rhein verlaufenden Stauwehrs. Insgesamt werden bei normalem Betriebe 30 000, bei Niederwasser 22 800 P. S. Nutzwasserkraft zur Verfügung stehen. Jedes der beiden Kraftwerke soll zehn Turbinen zu je 1600 bis 2000 P. S. Kraftleistung erhalten. Außerdem sind zwei Erregerturbinen von 430 und 600 P. S. vorgesehen. Durch die geplante weitgehende Stauwehranlage wird es möglich, in dem Wasserwerke Wyhlen-Augst zugleich den größten Teil derjenigen Wasserkraft mitzubenutzen, die ursprünglich unterhalb Rheinfelden in einem zweiten (unteren) Rheinfelder Kraftwerke nutzbar gemacht werden sollte. Die Anlage dieses zweiten Werkes erübrigt sich jetzt.

Die Kraftwerke Wyhlen und Augst sollen getrennt betrieben werden, und zwar das Augster Werk von dem Kanton Basel-Stadt, das Wyhlener Werk vom Kraftwerke Rheinfelden. Der beabsichtigte Anschluß des letzten Werkes an Rheinfelden dürfte einen kräftigen Anstoß zur Weiterentwicklung der Niederlassung Badisch-Rheinfelden geben.

Unterhalb Basel ist schließlich noch das Rheinwerk Mülhausen geplant, zu dem die Entwürfe von einem Konsortium, bestehend aus den Zivilingenieuren R. Köchlin in Paris, L. Potterat in Bern und der Baufirma Havestadt u. Contag, Bauräte in Berlin, zur Genehmigung vorgelegt worden sind. An einem 18 km langen Kanale sind zwei Kraftwerke, bei Kemps und bei Klein-Landau auf elsässischer Seite vorgesehen, von denen jedoch zunächst nur das obere bei Kemps gebaut werden soll. Das Wasser wird oberhalb eines im Rheine zu errichtenden Stauwehrs in den Kanal eingeleitet. Die Anlage des verhältnismäßig langen Zuleitungskanals hat den Zweck, das jetzt im Rheine verteilte Wassergefälle zusammenzufassen. Beide Kraftwerke zusammen sind auf 50 450 bis 62 000 P. S. veranschlagt; die Kraftleistung des oberen Werkes bei Kemps soll 27 125 bis 32 000 P. S. betragen.

Wenn alle vorgenannten Werke vollständig ausgebaut sein werden, verbleiben noch auf der Strecke von Neuhausen bis Basel neun, und auf der Strecke von Basel bis Breisach fünf Rheingefälle, die sich u. U. zur Anlage von Kraftwerken eignen werden, bisher aber noch nicht in Erörterung gezogen worden sind. Die hier noch verfügbaren Wasserkräfte werden sich in späterer Zeit zum Teil als selbständige Anlagen, zum Teil als Ergänzung belasteter Nachbarwerke voraussichtlich mit Nutzen verwerten lassen.

Wie sich die hiernach vorhandene gesamte Nutzwasserkraft des Oberrheins auf die bestehende Rheinfelder Anlage sowie auf die geplanten und auf etwaige zukünftige Werke verteilt, davon gibt die nachstehende Übersicht ein charakteristisches Bild.

Wasserkraftwerke	Nutzkraftleistung in P. S.			
	kleinste (bei Niederwasser).	größte (bei Vollbetrieb)	mittlere	v. H.
Rheinfelden	14 500	17 500	16 920	3,97
Laufenburg	30 000	50 000	48 330	11,34
geplante Werke	86 010	122 000	117 930	27,66
der Zukunft vorbehalten...	174 200	251 500	243 140	57,03
	304 710	441 000	426 320	100,00

Von dieser Nutzwasserkraft entfallen auf das Großherzogtum Baden 46,98 v. H., auf das Reichsland Elsaß-Lothringen 15,90 v. H. und auf die Schweiz 37,12 v. H.

Bei allen bisher nachgesuchten Genehmigungen zur Herstellung von Kraftanlagen mit Ausnahme des Werkes von Eglisau kommt der Rhein als Grenzstrom in Betracht, und es war daher die Zustimmung beider Uferstaaten zu den Projekten notwendig. Um eine gleichmäßige Behandlung der Entwürfe in den verschiedenen Staaten zu sichern, mußte vor Erteilung der Genehmigung eine Verständigung zwischen den in Betracht kommenden Regierungen stattfinden. Die Grundlage für den Geschäftsverkehr zwischen der badischen und schweizerischen Regierung bildet die Übereinkunft, betreffend den Wasserverkehr auf dem Rheine von Neuhausen bis unterhalb Basel, vom 10. Mai 1879. Nach diesem Abkommen

verpflichtet sich jede der beiden Regierungen, dafür Sorge zu tragen, daß innerhalb ihres Hoheitsgebiets bei künstlichen Anlagen (Dämmen, Fischereieinrichtungen, Triebwerken, Brücken usw.), ferner bei Wasser- und Uferbauten, die zur Abwendung von erheblichen Hemmungen und Schädigungen des Wasserverkehrs und von Gefährdungen der zum Gebiete des anderen Staates gehörenden Ufer erforderlichen Vorkehrungen getroffen, und daß zu diesem Zwecke vor Ausführung etwaiger Arbeiten die Pläne der zuständigen Behörde des anderen Staates zur Herbeiführung eines Einverständnisses mitgeteilt werden. In der Praxis wird dank den freundnachbarlichen Beziehungen zwischen Deutschland und der Schweiz diese Übereinkunft noch dahin erweitert, daß die beiden Regierungen durch schriftliche und mündliche Verhandlungen auch über die wesentlichen technisch-polizeilichen, administrativen und wirtschaftlichen Bedingungen der Unternehmungen eine gegenseitige Übereinstimmung herbeiführen. In ähnlicher Weise ist die Frage der Mitwirkung der Uferstaaten bei der Erteilung von Genehmigungen für Wasserwerke im Grenzverkehre zwischen Baden und Elsaß-Lothringen geregelt. Neben dem die Interessen der Schiffahrt wahrenden § 30 der Rheinschiffahrtakte kommt hier eine im Jahre 1884 zwischen Baden und Elsaß-Lothringen wegen des Flutvorlandes am Rheine getroffene Vereinbarung in Betracht, nach der sich beide Regierungen verpflichten, einander die Entwürfe für alle baulichen Maßnahmen im Überschwemmungsgebiete der badisch-elsässischen Stromstrecke vor Beginn der Ausführung mitzuteilen.

Alle diese Übereinkommen betreffen in erster Linie den Schutz des Wasserverkehrs und der Uferbauten, nicht aber auch die wirtschaftlichen Interessen, die bei der Ausnutzung der Wasserkräfte durch eins der beiden Ufer zweifellos für den anderen Staat auf dem Spiele stehen. Es mußte daher noch durch besondere Abmachungen dafür gesorgt werden, daß jeder Uferstaat den ihm gebührenden wirtschaftlichen Anteil aus der Wasserkraft ziehe, und daß das wirtschaftliche Gleichgewicht nicht durch ungleiche Behandlung der Kraftgewinnungsunternehmungen gestört werde. Um in dieser Hinsicht bestimmte Leitsätze zu schaffen, wurden gelegentlich der Vorverhandlungen über die Kraftanlage in Rheinfelden am 20. Dezember 1889 von Vertretern Badens, der Kantone Aargau, Basel-Land und Basel-Stadt sowie des Schweizerischen Bundesrats über die wesentlichsten Fragen Vereinbarungen getroffen, die für spätere Genehmigungen als Richtschnur dienen sollten. Sie betreffen hauptsächlich die Verteilung der Kräfte auf die Staatsgebiete, den Geschäftssitz der Unternehmungen, die gleichartige Behandlung in bezug auf Steuern und Abgaben, ferner sicherheitspolizeiliche Anforderungen, Dauer der Genehmigung, staatliche Kontrolle, Festsetzung der Kraftpreise usw. Über dieselben Angelegenheiten haben sich die Regierungen von Baden und Elsaß-Lothringen im Jahre 1904 geeinigt.

Der wichtigste Punkt dieser Vereinbarungen ist ohne Zweifel die Frage, inwieweit die Uferstaaten an den zu gewinnenden Wasserkräften Anteil haben. Aus dem Umstande, daß die Hoheitsgrenze im Rheine dem Talwege folgt, und dieser im allgemeinen mit der Mittellinie des Stromes zusammenfallen wird, darf abgeleitet werden, daß beide Staaten an der Wasserkraft gleichmäßig beteiligt sind. In der Praxis wird auch nach diesem Grundsatze verfahren. Kommen mehr als zwei Staaten in Betracht, wie z. B. bei Wyhlen-Augst (einerseits Baden, anderseits Basel-Land und Aargau), so erscheint es billig, daß auch der Staat, dessen Gefälle durch das im Nachbarstaate liegende Kraftwerk mit ausgenutzt wird, als beteiligt angesehen wird. Die Ansprüche an die Wasserkraft werden hier in der

Weise anerkannt werden können, daß das entlang der Ufer ermittelte Stromgefälle den Maßstab für die Verteilung der Wasserkraft abgibt.

Es wird nun in den meisten Fällen nicht zutreffen, daß jeder der beteiligten Staaten den vollen, ihm zukommenden Anteil der Wasserkraft im eigenen Lande ausnutzen kann. Diesen besonderen Verhältnissen tragen die Vereinbarungen der Rheinuferstaaten dadurch Rechnung, daß dem Staate, der zunächst keinen Bedarf für seinen Anteil hat, die Kraft eine angemessene Zeit hindurch zur freien Verfügung gehalten wird. Macht er in der ihm gestellten Frist von der Kraft keinen Gebrauch, so kann sie in dem anderen Staate verwertet werden. Allerdings bleiben die Rechte des zunächst bezugsberechtigten Staates in dem notwendigen Umfange dadurch gewahrt, daß hinsichtlich der Verwertung der Kraft in dem anderen Staate nur kurzfristige Mietverträge abgeschlossen werden dürfen. Dadurch können wieder für den betroffenen Staat gewisse Schwierigkeiten entstehen, wie die Verhältnisse bei dem Kraftwerke Rheinfelden beweisen. Dieses jetzt voll belastete Werk, das zunächst einen Teil der für die Schweiz vorbehaltenen Kraft in Baden absetzte, hat sich infolge der zunehmenden Nachfrage auf schweizerischem Gebiete genötigt gesehen, andere Kraftquellen (Dampfkraft, Übertragung elektrischer Energie aus Beznau) heranzuziehen, um nicht Verträge mit badischen Abnehmern auflösen zu müssen. Recht ungünstig werden sich in dieser Hinsicht für den Unternehmer z. B. auch die Verhältnisse in Laufenburg gestalten. Die Wartezeit beträgt hier 3 Jahre; erst dann darf der Unternehmer über die noch nicht beanspruchte Kraft des anderen Staates verfügen. Die dann etwa abzuschließenden Lieferungsverträge laufen mit Frist von 4 zu 4 Jahren. Zu so kurzfristigen Verträgen entschließen sich aber Großabnehmer sehr schwer. Wenn daher auf der einen Seite voll anzuerkennen ist, daß die Interessen eines jeden der beteiligten Staaten in weitgehendem Maße gewahrt werden, so läßt sich doch nicht verkennen, daß eine wirtschaftlich vorteilhafte Kraftverwertung in gewissem Umfange gehindert und dadurch wieder der Kraftpreis erhöht wird.

Da der Geschäftsbetrieb der Kraftwerke sich auf mehrere Staaten erstreckt, so sind besondere Vorschriften über den Geschäftssitz, die Verwaltung und Kontrollstelle erforderlich, damit nicht das eine oder andere der Grenzländer bevorzugt wird. Der Firmenhauptsitz wird auf der Stromseite sein, an der das Kraftwerk liegt, also z. B. für Rheinfelden auf badischer, für Laufenburg auf schweizerischer Seite. Mit Rücksicht auf die gleichzeitige Kraftabgabe an den anderen Staat wird aber verlangt, daß das Werk auch einen Gerichtsstand in dem auf der anderen Rheinseite liegenden Staate begründet. So ist z. B. durch die Genehmigungsurkunde für das Laufenburger Werk bestimmt, daß mit der Ausführung der Wasserwerkanlage nicht eher begonnen werden darf, als bis für die Unternehmung »neben dem Gerichtsstand in Laufenburg auch im Großherzogtume Baden ein nach näherer Bestimmung der Großherzoglichen Regierung gemäß § 17, Abs. 3 der deutschen Zivilprozeßordnung geregelter Gerichtsstand begründet ist«.

Hinsichtlich der Zusammensetzung der Verwaltung und des Aufsichtsrats der deutsch-schweizerischen Kraftwerke muß mit Rücksicht auf die hervorragende Bedeutung, die den großen Kraftwerken für das öffentliche Wohl zukommt, an dem Gedanken festgehalten werden, daß den Staatsangehörigen beider Länder ein gleichmäßiger Einfluß auf die Geschäftsführung gesichert wird. In diesem Sinne ist für das Laufenburger Werk die Bedingung gestellt worden, daß die Verwaltung und Kontroll-

stelle mindestens zur Hälfte aus Angehörigen des Deutschen Reichs bestehe. In die Genehmigung für das Rheinfelder Werk ist eine gleiche Bestimmung nur hinsichtlich der Bildung des Aufsichtsrats aufgenommen worden.

In steuerlicher Hinsicht ist — soweit dies die Landesgesetze zulassen — eine einheitliche Behandlung der Unternehmungen ebenfalls von Wichtigkeit. Denn der Unternehmer wird die gesamte Steuerlast gleichmäßig auf die Kraftabnehmer beider Staaten verteilen, wodurch naturgemäß eine mittelbare Belastung der Interessenten in dem niedriger besteuernden Uferstaat eintreten würde.

Anderseits ist, um willkürliche Preisfestsetzungen für einen der beteiligten Staaten zu verhüten, allgemein die Bedingung festgesetzt, daß unter gleichen Verhältnissen gleiche Preise für Überlassung der Wasserkraft gestellt werden.

Die Gefahr einer einseitigen Belastung der Unternehmungen war sodann noch in dem Umstande begründet, daß für die Weiterleitung der Kraft in den beteiligten Staaten u. U. verschiedenartige Vorschriften in bezug auf die öffentliche Sicherheit gegeben werden können. Es erschien jedoch bedenklich, hier eine Einheitlichkeit etwa dadurch herbeizuführen, daß allgemein die unterirdische Führung der Starkstromleitungen verlangt würde. Die Rentabilität der Werke wäre durch derartige Bestimmungen mindestens gefährdet worden. Man hat sich bisher darauf beschränkt, den Unternehmern in der Genehmigungsurkunde die nachstehenden Bedingungen aufzuerlegen: »Zur Ausführung der Leitungen ist die vorgängige Genehmigung der zuständigen Verwaltungsbehörde erforderlich. Hierbei werden die im öffentlichen, namentlich sicherheitlichen Interesse gebotenen Bedingungen festgesetzt, insbesondere können die Unternehmer als verpflichtet erklärt werden, die Leitungen innerhalb der Ortschaften, und soweit es nach dem Stande der Technik und ohne übermäßige Belastung der Unternehmung tunlich ist, auch außerhalb der Ortschaften unterirdisch anzulegen.« Die Laufenburger Genehmigungsurkunde enthält noch die weitere Bestimmung: »Im übrigen sind die über Starkstromanlagen und elektrische Anlagen überhaupt erlassenen Vorschriften zu beachten.« In der zwischen Baden und Elsaß getroffenen Vereinbarung ist bestimmt, daß den Unternehmern nicht in einem Staate Lasten auferlegt werden sollen, die nicht auch in dem anderen Staate in gleicher Weise zu tragen sind.

Den vorstehend besprochenen Vereinbarungen der Regierungen über reine Verwaltungsangelegenheiten schließen sich eng an die Verabredungen, die zur Wahrung der allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen der beteiligten Staaten getroffen sind. Daß bei der Herstellung von Kraftwerken in einem Umfange, wie dies am Oberrheine zum Teil geschehen ist, zum Teil bevorsteht, das Wirtschaftsleben der Uferstaaten in außerordentlichem Umfange berührt wird, liegt auf der Hand. Handelt es sich doch um viele Millionen, die hier zur Anlage kommen und den Aufschwung der Industrie, die Besiedlung der Ufer, die Bodenwerte, Arbeitslöhne usw. wesentlich beeinflussen werden. In Rheinfelden sind 10 bis 11 Millionen Mark angelegt, für das Werk in Laufenburg werden Summen von 20 bis 30 Millionen Mark genannt. Es ist verständlich, wenn unter diesen Umständen die öffentliche Meinung sich eingehend mit den Bedingungen beschäftigt, unter denen die Konzessionen an die Gesellschaften erteilt werden sollen, und wenn allgemein die Überzeugung besteht, daß den Regierungen die Aufgabe zufällt, im volkswirtschaftlichen Interesse Bestimmungen zu treffen, die z. B. Auswüchse der kapitalistischen Aus-

beutung von Naturschätzen, wie sie in den rheinisch-westfälischen Kohlenbezirken in neuster Zeit zum Nachteile des allgemeinen Wohles zutage getreten sind, unmöglich machen. Wenn auch die Regierungen sich den vielseitig hervortretenden Anschauungen über den künftigen Wert der Wasserkräfte und der übertriebenen Furcht vor Ringbildungen usw. nicht in vollem Umfang anzuschließen vermochten, so haben sie doch immerhin eingehend erwogen, durch welche Bestimmungen dem an sich ohne Zweifel berechtigten Verlangen der Bevölkerung Rechnung zu tragen sein werde, und welche Anforderungen an die Konzessionsbewerber gestellt werden können, ohne die Lebensfähigkeit der Anlage zu gefährden oder eine ungünstige Beeinflussung der Kraftpreise herbeizuführen. In dieser Hinsicht ist schon bei der Prüfung der Bewerber sehr vorsichtig verfahren worden, und auch hinsichtlich der etwaigen künftigen Eigentumsübertragung haben sich die Staaten in dem erforderlichen Umfang ihre Zustimmung vorbehalten. Eine äußerst wichtige Bestimmung ist hier ferner die Beschränkung der Dauer der Genehmigung. Für das Rheinfelder Werk, das noch unter der Herrschaft des alten badischen Wassergesetzes genehmigt worden ist, ließ sich eine einheitliche Bestimmung über die Konzessionsdauer, die einen gewissen Zeitraum nicht überschreiten sollte, in den Genehmigungsurkunden Badens und der Schweiz nicht vereinbaren, da das alte badische Wassergesetz — im Gegensatze zu dem neuen Gesetze von 1899 — eine zeitliche Begrenzung nicht kennt. Man einigte sich daher dahin, daß die Genehmigung von dem Kanton Aargau auf 90 Jahre erteilt, von Baden aber ohne zeitliche Begrenzung nur an den gesetzlichen Vorbehalt des Widerrufs gebunden wurde. Im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung hat jedoch die badische Regierung dem Werke zugesichert, daß nur ein dringendes öffentliches Interesse sie veranlassen werde, den Widerruf auszusprechen. Für das Laufenburger Werk ist von beiden Staaten eine Konzessionsdauer von 80 Jahren festgelegt worden. Aber auch hier ist auf den Widerruf vor Ablauf der Konzessionsdauer aus dringenden Gründen des öffentlichen Interesses nicht verzichtet worden. Nach Ablauf der Konzessionen gehen die Werke an die beteiligten Staaten über. Das weitere Schicksal der Werke bleibt im allgemeinen noch einer besonderen Verständigung vorbehalten, wenn auch gewisse Punkte schon jetzt festgelegt sind.

Um zu verhüten, daß Wasserkraftgerechtsame zu Spekulationszwecken erworben werden mit der Absicht, sie erst später zu geeignetem Zeitpunkt auszubeuten, werden Fristen gestellt, innerhalb deren die Anlagen ausgeführt werden müssen. Die Genehmigungen erlöschen, wenn die Werke innerhalb der angemessen gestellten Fristen nicht gegründet sind.

Neben der Fürsorge für die allgemeine Volkswohlfahrt treffen die Genehmigungen auch ausreichende Bestimmungen zur Wahrung der besonderen Interessen der Kraftabnehmer. Hier sei zunächst die Frage erörtert, welchen Umfang das Interessengebiet eines Kraftwerkes überhaupt gewinnen kann, und welche großen Industrieanlagen, Ansiedlungen usw. als Abnehmer eines bestimmten Werkes hiernach in Betracht kommen. Vom rein technischen Standpunkt aus betrachtet, stehen einer Kraftübertragung auf mehrere hundert Kilometer keine übermäßigen Schwierigkeiten entgegen; aus wirtschaftlichen Gründen ergibt sich jedoch viel früher eine Grenze, wenn nicht sehr bedeutende Mengen von Energie übertragen werden. Denn es treten durch wiederholte Umsetzung des Stromes, durch die Kosten für Herstellung und Unterhaltung der Fernleitungen ganz erhebliche Verluste und Ausgaben ein. Die Stadt Basel rechnet beispielsweise

bei der Übertragung der Energie von der Turbinenwelle des Augster Werkes bis zum Primärnetze der Stadt Basel mit einem Energieverluste von 23 v. H. Die Überleitung einer Pferdekraft von Beznau nach Rheinfelden in der 41 km langen Fernleitung verursacht einen besonderen Kostenaufwand von 16 Mark. Aus diesen Angaben läßt sich erkennen, daß für das Absatzgebiet eines Kraftwerkes, wenn die Kraft zu billigem Preise abgesetzt werden soll, doch gewisse enge Grenzen gezogen sind. Man ist deshalb in den Bedingungen der Konzessionen nicht allzuweit gegangen und hat z. B. dem Rheinfelder Werke eine Ausdehnung des Netzes nur bis Säckingen, ins Wiesental und nötigenfalls ins Wehratal vorgeschrieben. Dem Laufenburger Werke ist die Versorgung der Amtsbezirke Säckingen, Waldshut, Lörrach, Schopfheim, Schönau, St. Blasien und Bonndorf aufgegeben worden. Bei entsprechender Nachfrage muß das Werk auch Energie an weitere Bezirke der Kreise Waldshut, Lörrach, Konstanz, Freiburg und Villingen absetzen, jedoch nur, »sofern eine landesübliche Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten gesichert ist«.

Als Stromabnehmer kommt in erster Linie die Industrie in Betracht, die im südlichen Baden in recht umfangreicher Weise vertreten ist. So hat z. B. das Netz des Rheinfelder Kraftwerkes im Jahre 1905 abgegeben an die

elektro-chemische Industrie	3 073	KW
Textilindustrie	1 664	-
Nahrungsmittelindustrie...........	371	-
Papierfabrikation	220	-
Holzbearbeitungsindustrie	84	-
Metallindustrie	66	-
Tonwarenindustrie	60	- .

Der Umstand, daß viele Fabriken mit ausreichenden Dampfkraftanlagen versehen sind, deren Krafterzeugungskosten immer noch, wenn auch nicht wesentlich hinter den Preisen des Rheinfelder Werkes zurückbleiben, wirkt verzögernd auf den Absatz elektrischer Energie. In erster Linie werden daher die Werke auf die Verbindung mit neu entstehenden industriellen Unternehmungen angewiesen sein. Damit die Interessen der Klein- und Hausindustrie in entsprechendem Umfange gewahrt werden, und die Wasserkraft nicht etwa ausschließlich der Großindustrie zugute komme, ist hinsichtlich der Laufenburger Anlage bestimmt, daß 30 v. H. der Wasserkraft 3 Jahre lang für die Kleinindustrie verfügbar gehalten werden. Dieser Betrag ist reichlich bemessen. Bei dem Rheinfelder Werke nutzt die Kleinindustrie nicht entfernt 30 v. H. der Kraft aus.

Auch der Staat kann als Stromabnehmer in Betracht kommen, besonders für den Bahnbetrieb, Beleuchtung von Bahnhöfen und Beförderung von Zügen. Ob es zweckmäßig ist, hierfür die Kraft dem Wasserwerk eines Grenzstroms zu entnehmen, der zum Teil der Hoheit eines außerdeutschen Staates untersteht, darf unentschieden bleiben. Dagegen wird man gegebenenfalls mit Vorteil auf die Wasserkräfte der badisch-elsässischen Rheinstrecke greifen können. In den Genehmigungen für die Werke dieser Strecke ist daran festgehalten, daß die öffentlichen Körperschaften, vor allem der Staat und die Gemeinden, soweit noch Kraft verfügbar ist, in erster Linie befriedigt werden.

Von weittragender Bedeutung ist das Recht der Regierung, auf die Preisgestaltung einzuwirken. Die wichtigsten Bestimmungen, die in dieser Hinsicht den Unternehmungen auferlegt werden, sind im allgemeinen

folgende. Die zulässige Gewinnhöhe ist auf 10 v. H. festgesetzt. Wird diese Gewinngrenze innerhalb des Zeitraums von 3 Jahren regelmäßig überschritten, so muß eine entsprechende Herabsetzung der Strompreise stattfinden. Allen Strombeziehern wird eine gleichmäßige Behandlung gewährleistet in der Weise, daß unter gleichen Verhältnissen gleiche Preise gestellt werden.

Die eingehenden Vorschriften, die den Unternehmern der Wasserkraftanlagen auferlegt werden, bedingen naturgemäß auch eine dauernde Prüfung, ob die Unternehmer den gestellten Forderungen jederzeit so nachkommen, wie es das staatliche und volkswirtschaftliche Interesse erheischt. Die beteiligten Staaten haben zu diesem Zwecke besondere, die Beaufsichtigung der Anlagen betreffende Bestimmungen erlassen. So sind die Regierungen befugt, durch Kraftmessungen festzustellen, ob jedem Staatsgebiete die ihm zukommende Kraft auch wirklich abgegeben wird; sie können sich ferner jederzeit die Nachweise über die erfolgte Kraftverwendung und die Krafttarife vorlegen lassen. Außerdem sind die Unternehmer verpflichtet, den Regierungen über die wirtschaftlichen Verhältnisse bestimmte Mitteilungen zu machen, einmal hinsichtlich der Satzungen und ihrer Änderungen, sodann auch über die Höhe des Anlagekapitals, ferner alljährlich nach Jahresschluß über die finanziellen Ergebnisse der Unternehmung. Um eine uneingeschränkte Einsicht in die gesamte Geschäftsführung zu sichern, ist bei dem Laufenburger Werke und bei den badisch-elsässischen Werken die Teilnahme eines Kommissars der beteiligten Regierungen bei allen Beratungen des Verwaltungsrats und der Generalversammlung vorgesehen.

Als Aufsichtsbehörde in Baden fungiert mit Rücksicht auf die Wichtigkeit und den Umfang der volkswirtschaftlichen Interessen das Großherzogliche Ministerium des Innern, das seine Befugnisse an die Großherzogliche Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues übertragen kann. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten der Unternehmer und der Aufsichtsbehörde entscheidet ein unabhängiges, von Fall zu Fall zusammentretendes Schiedsgericht, dessen Vorsitz der Präsident des Verwaltungsgerichtshofs (in der Schweiz des Bundesgerichts) führt.

Aus der vorstehend in großen Zügen geschilderten Entwicklung der Kraftwerke des Oberrheins erkennen wir, daß die beteiligten Regierungen, soweit die bestehenden Gesetze es gestatten, bei der Erteilung der Konzessionen einmal für die Wahrung der allgemeinen Landesinteressen Sorge getragen haben, anderseits aber auch für die Kraftabnehmer in einem Umfang eingetreten sind, der den Unternehmern gestattet, die Werke in gesunder, volkswirtschaftlicher Weise zu betreiben. Wir können daher der Denkschrift in vollem Umfange beipflichten, wenn sie am Schlusse ihrer sachlichen Darlegungen der Anschauung Ausdruck gibt, daß durch die von den Regierungen getroffenen Maßnahmen in der Hauptsache wohl das Ziel erreicht worden ist, die monopolistische Ausnutzung der Wasserkräfte durch wenige zu verhüten, ihre Vorteile vielmehr einem möglichst großen Kreise zu sichern.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Zur Feier des goldenen Ehejubiläums Ihrer Königlichen Hoheiten des Großherzogs und der Großherzogin von Baden hatte der Herr Staatssekretär des Reichs-Postamts dem hohen Jubelpaare die Glückwünsche der gesamten Post- und Telegraphenbeamten in einem Schreiben zum Ausdruck gebracht.

Hierauf ist von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Baden dem Herrn Staatssekretär das nachfolgende Höchste Handschreiben zugegangen.

Wertgeschätzter Herr Staatssekretär,
Wirklicher Geheimer Rat Kraetke!

Sie waren so freundlich, der Großherzogin und mir mit wertem Schreiben vom 20. d. Mts. zur Feier unseres goldenen Ehejubiläums im Namen der Post- und Telegraphenbeamten meines Landes und weiterhin auch für die Beamten der gesamten Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in warmen Worten Glückwünsche darzubringen. Ich danke zugleich im Namen der Großherzogin Ihnen und allen Beamten, die Sie vertreten, recht herzlich für diese Kundgebung, die wir als Zeichen der uns gewidmeten Gesinnungen der Beamtenschaft eines großen und wichtigen Zweiges der Reichsverwaltung besonders wertschätzen. Ich erwidere Ihre freundlichen Worte mit dem Ausdruck meines aufrichtigen Interesses an der von Ihnen geleiteten Verwaltung und mit den besten Wünschen für deren Zukunft.

Karlsruhe, den 30. September 1906.

Ihr ergebener
Friedrich G. v. Baden.

Neue Kabel. Die Commercial Pacific Cable Company hat, wie nachträglich bekannt gemacht worden ist, ihr Telegraphennetz durch Herstellung einer Kabelverbindung zwischen Manila und Schanghai — die Betriebseröffnung hat bereits am 7. Mai stattgefunden — erweitert, so daß ihre Linien sich nunmehr von San Francisco (Californien) über Guam einerseits bis nach Japan (Bonin-Inseln), anderseits bis nach China (Schanghai) erstrecken. Am 28. August sind zwei neue Kabel für den internationalen Verkehr eröffnet worden, nämlich eines von Porthcurno (England) nach der Insel Fayal (Azoren), welches der Eastern Telegraph Company gehört, und vereinigt mit diesem ein im Eigentume der Western Telegraph Company befindliches Kabel Fayal (Azoren) – St. Vincent (Kapverdische Inseln). Jenes hat eine Länge von 2444 km, dieses eine solche von 2708 km. Die japanische Telegraphenverwaltung hat, um einen unmittelbaren telegraphischen Anschluß Japans mit der Halbinsel Kwantung und der Mandschurei herzustellen, ein neues Kabel zwischen Saseho (nördlich von Nagasaki) und Dairen (Dalny) auf Kwantung gelegt und am 1. September in Betrieb genommen. Über dieses Kabel können Telegramme zur Worttaxe für Japan nach folgenden Orten auf der Halbinsel Kwantung oder in der Mandschurei Beförderung erhalten: Ryojunko (Port Arthur), Dairen (Dalny), Antoken (Antung), Eiko (Newchwang oder Yingkow), Lyoyo (Laoïane), Hoten (Mukden), Shimminfu (Singmingfu) und Tetsurei (Tieling). Die Telegramme müssen alsdann mit der Bezeichnung »via Saseho Dairen« versehen sein. Neben der japanischen Anstalt besteht in Newchwang, Mukden, Singmingfu und Tieling auch eine chinesische Anstalt. Für Telegramme

nach diesen vier Orten gelten für alle Wege — mit Ausnahme desjenigen via Saseho Dairen — dieselben Worttaxen wie für Telegramme nach China. Am 9. September ist die zweite unmittelbare Kabelverbindung zwischen Deutschland und Norwegen in Betrieb genommen worden. Das Kabel führt von Cuxhaven (über Duhnen) nach Arendal und gehört auf der Strecke Duhnen–Arendal der deutschen und der norwegischen Telegraphenverwaltung gemeinschaftlich. Die französische Telegraphenverwaltung hat am 11. September ein zwischen Saïgon (Cochinchina) — über die Insel Poulo Condore — und Pontianak (Niederländisch-Borneo) gelegtes Kabel für den internationalen Verkehr eröffnet, das in erster Linie für die zwischen Französisch-Indo-China und Siam einerseits und Niederländisch-Indien sowie Australien anderseits zu wechselnden Telegramme benutzt werden wird.

Ein neuer schienenloser Zug, eine Erfindung des ungarischen Ingenieurs von Hevesy, wurde nach der »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« kürzlich auf der Ofener Generalwiese vorgeführt. Ein Hauptmangel der bisherigen nicht auf Schienen laufenden Wagenzüge besteht darin, daß sie sich nur mit großen Schwierigkeiten und unter Verwendung von vielem Personale lenken und bremsen lassen. Außerdem erschwert das zur Erreichung der nötigen Adhäsion erforderliche große Gewicht der Zugmaschine bei schlechter Bodenbeschaffenheit und insbesondere bei Steigungen jede Bewegung. Beiden Mängeln sucht die neue Erfindung abzuhelfen. Die einzelnen Wagen werden automatisch gelenkt und können sogar in einem Bogen von 6 m Halbmesser der Spur der Lokomotive folgen. Zur Erlangung der zum Antriebe nötigen Adhäsion wird nicht nur die Lokomotive, sondern werden auch die einzelnen Wagen ausgenutzt. Die Lokomotive dient nämlich nicht eigentlich zum Ziehen der Wagen, sondern sie spielt die Rolle einer Kraftzentrale, indem sie durch mechanische Transmissionen an jeden einzelnen Wagen die zum Betriebe notwendige Kraft abgibt. Da es sonst gleichgültig ist, ob sich diese Lokomotive am Anfang, am Ende oder inmitten der Wagenreihe befindet, kann sich ein solcher Zug ebenso leicht nach vorwärts wie nach rückwärts bewegen.

LITERATUR.

Die Weltwirtschaft. Ein Jahr- und Lesebuch in Einzeldarstellungen, unter Mitwirkung zahlreicher Fachleute herausgegeben von Dr. Ernst von Halle, Professor an der Universität Berlin. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. 1. Jahrgang 1906. 1. Teil: Internationale Übersichten. (VIII und 366 S. Lex. 8.) Preis geh. 6 Mark. 2. Teil: Deutschland. Preis geh. 4 Mark.

Der Plan eines Jahrbuchs der Weltwirtschaft reicht bis ins Jahr 1899 zurück, in dem das »Institut für Gemeinwohl« zu Frankfurt (Main) den Probeband eines Jahrbuchs des deutschen Wirtschaftslebens herausgab. Damals kam der Plan indes nicht zur Ausführung. Inzwischen hat sich das Bedürfnis nach einer zuverlässigen Jahresübersicht über die verschiedenen Gebiete des Wirtschaftslebens noch weiter verbreitet und vertieft. Diesem Bedürfnisse kommt das vorliegende Werk entgegen. Das Buch soll dem Beamten und Gelehrten, dem Praktiker und Politiker, dem Tagesschriftsteller und dem Studierenden, überhaupt allen Gebildeten, in gedrängter

aber gefälliger Form fortlaufend geeignetes Material für die Beurteilung des wirtschaftlichen Lebens bieten, zugleich aber für spätere Zeiten als Hand- und Nachschlagebuch eine Fundstätte bilden, aus der man mit Hilfe eines ausführlichen Inhaltsverzeichnisses sich jederzeit über Ort und Zeit bestimmter Geschehnisse zuverlässige Auskunft holen kann.

Da es, wie der Herausgeber mit Recht hervorhebt, zum Verständnisse des Wirtschaftslebens nicht ausreicht, wenn dieses nur in seinem eigenen engsten Gebiete dargestellt wird, so fallen auch die politischen Vorgänge des Jahres, die das Wirtschaftsleben beeinflußten, und die Neuschöpfungen auf dem Gebiete des Wirtschaftsrechts, die für die künftige Entwicklung von Bedeutung sind, in den Rahmen des Werkes. Art und Inhalt des Werkes lassen erwarten, daß dieses auf seinem Gebiete bald eine ähnlich bedeutungsvolle Stelle einnehmen wird, wie sie im Bereiche des Seewesens das unter dem Namen »Nautikus« erscheinende Jahrbuch bereits gewonnen hat.

Der erste Teil des vorliegenden Jahrganges bringt internationale Übersichten. Die große Politik des Jahres 1905 wird von Professor E. Francke in Berlin, das Wirtschaftsrecht von Oberlandesgerichtsrat Dr. C. Ritter in Hamburg behandelt. Aus dem sonstigen Inhalte des Bandes sei noch folgendes angeführt. An eine umfassende Übersicht der internationalen Handelspolitik schließt sich eine Zusammenstellung der wichtigen Vorgänge auf dem Gebiete der Sozialpolitik. Weitere Arbeiten haben die Weltproduktion in Landwirtschaft und Gewinnung industrieller Rohstoffe sowie den Weltmarkt des Geldes zum Gegenstande; dabei kommen Geldwesen und Edelmetallgewinnung, das Bankwesen, die Börsenlage und der internationale Geld- und Wechselmarkt von 1905 zur Darstellung. Ferner finden wir Übersichten über den Welthandel und das Versicherungswesen. Dem Weltverkehre sind drei Arbeiten gewidmet: die Eisenbahnen sind von Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrat Dr. v. d. Leyen, vortr. Rat im Ministerium der öffentl. Arbeiten, Reederei und Schiffahrt von Prof. E. von Halle, Post und Telegraphie von Ober-Postinspektor O. Grosse in Berlin behandelt. Von besonderem Interesse ist eine sorgfältige Zusammenstellung und Erläuterung der Etats der europäischen und der wichtigeren außereuropäischen Staaten, die von Geh. Oberfinanzrat O. Schwarz, vortr. Rat im preuß. Finanzministerium, geboten wird.

Im zweiten, Deutschland behandelnden Teile des Jahrbuchs entwirft der Herausgeber, ebenfalls unter Mitwirkung zahlreicher Fachleute, einen Zyklus fesselnder Bilder von der deutschen Volkswirtschaft aus dem Jahre 1905 und, soweit es ihm des Gegensatzes wegen zweckmäßig schien, aus den vorangehenden Jahren. Wechselvoll gestaltet sich die Beleuchtung des Stoffes schon durch die Berufe der Mitarbeiter: da ergreift der Redakteur einer Fachzeitschrift, dort ein Industrieller das Wort, hier übernimmt der Jurist, dort der Ingenieur die Führung, bald ist es ein Mann der Finanzwelt, bald der Nationalökonom oder der Soziologe von Beruf, der uns in sein Sondergebiet einweiht. Bei der Vielseitigkeit des Stoffes war der einzelne Mitarbeiter gezwungen, auf wenigen Seiten seine Gedanken knapp zu entwickeln; das ist ein Vorzug des Buches für den Leser, der sich schnell unterrichten will. Daß der zünftige Fachmann dabei leicht zu kurz kommt — wir erwähnen nur, daß z. B. die Lage der Landwirtschaft fast auf demselben Raume behandelt worden ist, wie ein Sonderzweig der Industrie —, ist erklärlich. Er wird dann auch auf künftige Erweiterung dieser allzukurz behandelten Abschnitte vertröstet. Ebenso soll in den folgenden Jahrbüchern auch dem Verkehrsbeamten sein Recht werden, indem dann auch über die volkswirtschaftliche Bedeutung seines Berufs mehr zu finden

sein wird. Aus dem großen Verkehrsgebiet ist im vorliegenden Bande nur die Binnenschiffahrt besprochen.

Nun einiges über den reichen Inhalt des zweiten Teiles. Nachdem in einem mehr einleitenden Abschnitt auf die innere und äußere Wirtschaftspolitik eingegangen, insbesondere die Einwirkung der Handelsverträge und der in den letzten Jahren erlassenen Gesetze auf die volkswirtschaftliche Entwicklung dargetan worden ist, werden, was den größten Teil des Bandes einnimmt, die einzelnen Industriegruppen in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung beleuchtet. Um nur einige zu nennen: Bergbau, Metallverarbeitung, Maschinenerzeugung, chemische Industrie, Textilindustrie, Nahrungs- und Genußmittel-Industrie. Jede dieser Industriegruppen wird übersichtlich in ihren Untergruppen gekennzeichnet, z. B. die Textilindustrie nach der Verarbeitung der wichtigsten Rohstoffe, Wolle, Seide, Leinen, Baumwolle. Auf diese Weise finden wir uns, unterstützt durch ein ausführliches Sachregister, schnell in dem vielseitigen Tatsachenmateriale zurecht, das meist durch geschickte Zusammenstellung anregt und eine beredte Sprache von der Bedeutung und technischen Höhe unserer Industrie spricht. Werfen wir einen Blick in den Abschnitt über Elektrotechnik, jenen Industriezweig, wo Deutschland eine führende Stellung auf dem Weltmarkt innehat. Da sehen wir, mit welch gewaltigen Schritten, trotz dem vielfach erreichten Sättigungspunkt in der Aufnahmefähigkeit der Gemeinden, noch der Bau von elektrischen Kleinbahnen und elektrischen Kraftwerken vorwärtsgeht, und erfahren, daß in diesen Werken etwa zwei Milliarden deutschen Kapitals angelegt sind. Eine Ausfuhrstatistik des Jahres 1905 gibt im Vergleiche mit einem der vorhergehenden Jahre interessante Zahlen über Höhe und Zunahme unserer Ausfuhr in elektrotechnischen Waren. So lesen wir, daß beispielsweise in dem einen unscheinbaren Artikel, den Kohlenstiften für elektrische Bogenlampen, das ansehnliche Gewicht von rund 31 000 Doppelzentnern (gegen etwa 12 000 im Jahre 1901) ausgeführt worden; wie die Kabelausfuhr vom Jahre 1901 mit rund 132 000 Doppelzentnern auf 305 000 im Jahre 1905 gestiegen ist. Diesen gewaltigen Ausfuhrwerten entsprechen auch die Zahlen und die Zunahme der in der elektrotechnischen Industrie beschäftigten Personen. So sind z. B. 1905 allein bei der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin reichlich 30 000 Angestellte und Arbeiter beschäftigt gewesen (gegen rund 27 000 im Jahre vorher). Ferner erfahren wir über Kapitalserhöhungen, Betriebsvergrößerungen, Unternehmerorganisationen auf diesem Industriegebiet ausführliches. Von ähnlichen Gesichtspunkten aus werden auch die anderen Industriegruppen betrachtet, nachdem in mehreren Fällen ein geschichtlicher Überblick vorangestellt worden ist

Dem Arbeitsmarkt und den gewerblichen Organisationen, als den Organisationen der Unternehmer, und den Arbeiterverbänden sind noch einige allgemeine Kapitel gewidmet. Da finden wir ausführliche Angaben über die gewaltigen Streiks der letzten Jahre, ersehen, wie im Lohnkampfe die Aussperrungen immer größeren Umfang annehmen und im Jahre 1905 mit etwa 94 000 ausgesperrten Arbeitern ihren Höhepunkt erreichen. Eine reichhaltige Außenhandelstatistik beschließt das Buch.

Nach der Vorbemerkung des Herausgebers können das vorliegende Jahrbuch und die künftigen Jahrbücher als eine fortlaufende Ergänzung des von dem Verbande für kaufmännisches Unterrichtswesen herausgegebenen »Handbuchs der Wirtschaftskunde Deutschlands« betrachtet werden.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 22. BERLIN, NOVEMBER. **1906.**

Bedingungen für die Lieferung von Telegraphen- und Fernsprechkabeln der Reichs-Telegraphenverwaltung.

Von Ober-Postinspektor Linthe in Berlin.

Seit den letzten Veröffentlichungen über die Bauart der Telegraphen- und Fernsprechkabel (Archiv 1903, S. 654) sind die allgemeinen Lieferungsbedingungen in verschiedenen Punkten ergänzt oder geändert worden. In erster Linie betreffen diese Änderungen usw. die allgemeinen Vorschriften über die Beschaffenheit der Materialien.

Für die Kupferleiter der Kabel, über deren Beschaffenheit Vorschriften bis dahin nicht bestanden, ist zur Bedingung gemacht worden, daß sie aus geglühten, weichgezogenen Kupferdrähten von gleichmäßig guter Beschaffenheit bestehen, die weder Risse noch andere Mängel aufweisen dürfen. Für Abschlußkabel mit Gummi- oder Okonitisolierung sollen sie eine doppelte Feuerverzinnung erhalten, wobei nur reines Zinn, keine Legierung Verwendung finden darf. Damit ist die Herstellung des Zinnüberzugs auf elektrolytischem Wege, der nicht haltbar und gleichmäßig genug ist, untersagt. In den Widerstandswerten der Kupferleiter ist eine Änderung hinsichtlich der 1,5 mm starken Drähte zu verzeichnen; für diese ist als äußerster Wert 10 Ohm für das Kilometer bei 15° C. festgesetzt worden. Der frühere Wert von 9,6 Ohm enthielt gegenüber den Werten der 0,8 und 2 mm starken Drähte einen zu geringen Zuschlag für die in dem Dralle eines Kabels liegende größere Länge der Drähte.

An die Beschaffenheit des Papiers, das zur Herstellung von Fernsprechkabeln verwendet wird, werden besondere Anforderungen gestellt. Das Papier soll vollkommen trocken, gleichmäßig in Struktur und Dicke sowie langfaserig und fest sein; es darf keine Metallteilchen oder Beimischungen enthalten, die auf die Leiter oder den Bleimantel der Kabel zersetzend einwirken könnten. Zur Prüfung der Festigkeit war bis zu Beginn des Rechnungsjahrs 1906 eine Belastungsprobe vorgeschrieben, die an einem Papierstreifen von 10 mm Breite und 50 cm Länge bei mehrfacher Drehung des Streifens um seine Achse vorgenommen wurde. Diese Prüfung ist jetzt aufgegeben, da die dabei nicht berücksichtigte Dicke des Papiers auf die Ergebnisse einen wesentlichen Einfluß ausübt. Nach den neuen Vorschriften wird die absolute Festigkeit des Papiers nach Reißlänge und Bruchdehnung bestimmt. Unter Reißlänge versteht man diejenige Länge eines Papierstreifens von beliebiger Breite und Dicke, bei der er, an einem Ende aufgehängt gedacht, infolge seines eigenen Gewichts am Aufhängepunkt abreißen würde. Die Prüfung wird an fünf Streifen in der Längs (Maschinen-) richtung und an ebensoviel Streifen in der Querrichtung ausgeführt. Mit Hilfe eines Zerreißapparats wird festgestellt, welche Bruchbelastung erforderlich ist, um jeden der Streifen zu zerreißen und gleichzeitig auch, welche Dehnung der Streifen bis zum Bruche erleidet. Beides — die Belastung und die Dehnung — wird von einem Stifte des Apparats in einem Diagramm aufgezeichnet, das mittels besonderer Maßstäbe für jeden Streifen ausgemessen wird. Aus den gefundenen Werten werden für jede Richtung zunächst die Mittelwerte berechnet, darauf wird das Gewicht der Streifen festgestellt und nach dem Verhältnis ihrer Einzellänge zu ihrem Durchschnittsgewichte die Streifenlänge ermittelt, die dem gefundenen Mittelwerte der Bruchbelastung entspricht. Der gefundene Wert stellt — der gegebenen Erklärung gemäß — die Reißlänge dar. Nach den Bedingungen soll der aus Längs- und Querrichtung ermittelte Durchschnittswert mindestens 4 km betragen, während die aus dem Diagramme sich unmittelbar ergebende Bruchdehnung im Durchschnitte für beide Richtungen mindestens 2 v. H. ausmachen soll. Die Bruchbelastungswerte sind in der Längsrichtung größer als in der Querrichtung, umgekehrt übersteigen die Werte der Dehnung in der Querrichtung diejenigen in der Längsrichtung. Es sind je fünf Proben vorgeschrieben, damit Unterschiede ausgeglichen werden; diese dürfen aber bei keinem der Streifen im ungünstigen Sinne mehr als 20 v. H. betragen.

Hinsichtlich der Beschaffenheit des Isoliermaterials von Telegraphen- und Fernsprech-Abschlußkabeln sind die Bedingungen neuerdings ganz wesentlich verschärft und erweitert worden. Den Anlaß hierzu haben die Beobachtungen gegeben, die über die unzureichende Wetterbeständigkeit der Kabel namentlich bei ihrer Verwendung in Umschaltegestängen gemacht worden sind, wo sie in die einzelnen Adern aufgelöst werden, so daß diese den Schutz des Bleimantels entbehren müssen. Unter den Einflüssen der wechselnden Witterung hatten die Adern oft schon nach kurzer Zeit ihre Geschmeidigkeit verloren, waren bei Hitze brüchig, bei Nässe dagegen schwammig geworden; auch hatte sich häufig die Bandbewicklung, die die Isolierhülle vor dem Zutritte der Atmosphärilien schützen sollte, von den Adern gelöst und hing in Fetzen herunter.

Nach den jetzt gültigen Bedingungen soll die Isolierhülle, abgesehen von den Okonitkabeln, allgemein in getrennten Lagen aufgebracht werden. Für Telegraphen-Abschlußkabel und die 3,1 mm starken Adern der Fernsprechkabel sind drei Lagen, für die schwächeren Adern dieser Kabel aber zwei Lagen vorgeschrieben. (In der Stärke der Adern ist gegen früher eine

Änderung nicht eingetreten.) Von diesen Lagen soll die erste (innerste) — bei Telegraphenkabeln in einer Dicke von etwa 0,3 mm, bei Fernsprechkabeln in solcher von 0,25 mm — aus reinem Paragummi bestehen, während die anderen Gummimischungen enthalten dürfen, deren Gehalt an reinem Gummi auf mindestens 45 v. H. und an Harzen auf nicht mehr als 3 v. H. festgesetzt ist. Diese Bestimmungen gewährleisten nicht nur die Verwendung eines guten Materials, sondern auch eine tadellose Herstellung der Adern; denn nur bessere Gummimischungen lassen sich in so dünne Bänder, wie vorgeschrieben, auswalzen, ohne die Festigkeit und Elastizität zu verlieren, die sie beim Durchgange durch die Maschine für die Umpressung um den Kupferleiter haben müssen. Diese Herstellungsweise hat auch den Vorteil, daß eine etwaige Undichtigkeit in einer Lage durch die darüber liegende Schicht geschützt wird. Die Verwendung reinen Paragummis als erste Lage ist zur Erzielung einer möglichst guten Isolation vorgeschrieben, weil reines Gummi weniger Feuchtigkeit aufnimmt als Gummimischungen. Anderseits soll diese Schicht auch ein Übervulkanisieren der Adern verhindern. Wie bekannt, ist die Vulkanisierung, d. i. die Verbindung von Schwefel mit Gummi unter Einwirkung von Wärme, erforderlich, um das Gummi wetterbeständiger zu machen, da reines Gummi zu sehr von der Luft und der Temperatur beeinflußt wird. Schon bei 30° C. wird es weich, bei 50° ist es ganz unelastisch und sehr klebrig, während es bei der Abkühlung auf + 10° hart und steif wird und bei 0° vollkommen gefroren erscheint. An der Luft, besonders unter gleichzeitiger Einwirkung von Wärme und Feuchtigkeit, oxydiert es zu einer pechartigen, klebrigen Masse. Der Schwefel benimmt dem Gummi im Vulkanisierungsprozesse die Eigenschaft des Klebens und verleiht ihm eine hohe Elastizität. Die Vulkanisierung muß aber in gewissen Grenzen vor sich gehen. Wird dem Gummi zu viel oder zu wenig Schwefel zugesetzt, so erreicht es entweder nicht die vollkommene Elastizität oder es wird brüchig. Die richtige Vulkanisierung läßt sich nicht chemisch sondern nur mechanisch prüfen, weil die eine Gummisorte mehr, die andere weniger Schwefel aufnimmt. Ein richtig vulkanisiertes Gummi soll sich nur mit nassem Messer schneiden lassen und soll, bis an den Reißpunkt gestreckt, sofort ganz zurückgehen. Ist es untervulkanisiert, so geht es sogleich auf 10 bis 20 v. H. seiner Länge und dann langsam ganz zurück, ist es dagegen übervulkanisiert, so geht es zwar sofort auf 10 bis 20 v. H. der Länge zurück, bleibt dann aber stehen. Außer Schwefel wird dem Gummi auch Talk zugesetzt, um die Geschmeidigkeit zu erhöhen, ferner Zinkweiß (Zinkoxyd), um etwa überschüssigen Schwefel wieder zu binden und dadurch die plastische Bildungsfähigkeit, die durch den Schwefel verloren geht, in gewissem Grade wieder herzustellen. Über diese Beimengungen sind in den Lieferungsbedingungen der Reichs-Telegraphenverwaltung keine Bestimmungen getroffen; dagegen ist die Verwendung von Gummiersatzstoffen (sogenannten Faktis) und regeneriertem (Alt-) Gummi ausdrücklich verboten. Diese Bestimmung findet ebenso wie die über den Gehalt an reinem Gummi und an Harzen auch auf Okonitkabel Anwendung. Die Vulkanisierung erfolgt erst nach Aufbringung der verschiedenen Lagen, die danach noch durch ihre Farbe kenntlich sein sollen. Dabei wird etwa überschüssiger Schwefel von den schwefelärmeren Schichten (der zweiten und ersten Lage) aufgenommen. Um den Leiter auf alle Fälle gegen den Schwefel, der etwa noch durch die innerste Lage drängt, zu schützen, ist erster mit einem Zinnüberzuge versehen. Für die Festsetzung einer oberen Grenze für den Harzgehalt ist die Erwägung maßgebend gewesen, daß die Baumharze, die bei der Gewinnung des Kautschuksaftes sich unter diesen

mischen, die Güte des Gummis beeinträchtigen. Je weniger Harz das Gummi enthält, um so besser ist es. Die Prüfung darüber, ob diese Vorschriften bei Herstellung der Adern auch von den Kabelwerken beachtet worden sind, findet vorerst im Telegraphen-Versuchsamt an einzelnen Proben statt, die von den Abnahmebeamten in den Fabriken ausgewählt und dorthin eingesandt werden. Nach Ermittlung eines geeigneten Verfahrens sollen die Abnahmebeamten g. F. mit Ausführung dieser Prüfung beauftragt werden. Hinsichtlich der Aufbringung des Isolierbandes auf die Adern ist zur Bedingung gemacht, daß sie vor der Vulkanisierung geschieht. Das gummierte Band soll sich mit der darunter liegenden Gummischicht innig verbinden und in der ganzen Länge der Adern, soweit es nicht überlappt, fest darauf haften. Auf der Oberfläche ist es mit einem möglichst wetterbeständigen Überzuge von Ozokerit zu versehen.

Nach diesen Bestimmungen werden auch die Gummiadern mit mehrdrähtigem Kupferleiter hergestellt, die zur Einführung oberirdischer Fernsprech-Verbindungsleitungen I. und II. Klasse verwendet werden. Der Leiter besteht aus einer Litze von sieben 1,35 mm starken Kupferdrähten, deren Gesamtquerschnitt 10 qmm ausmacht und deren Widerstand für das Kilometer höchstens 1,75 Ohm bei 15° C. beträgt. Die Isolierhülle hat eine Wandstärke von 1,5 mm und besteht aus drei Lagen, von denen die erste 0,3 mm stark ist. Außer der Bandbewicklung erhält die Ader noch eine imprägnierte Umklöppelung.

Die Bestimmungen über die Bildung der Kabelseele sind ebenfalls in einigen Punkten ergänzt worden. An Stelle des einfachen Baumwollenbandes, das zur Trennung der Kabelseele der Telegraphen-Faserstoffkabel vom Bleimantel benutzt wurde, sind zwei Lagen Papier und eine Lage Band getreten, um die den Einwirkungen der atmosphärischen Elektrizität besonders ausgesetzte äußerste Lage besser zu schützen. Ferner ist für die Herstellung von Fernsprechkabeln angeordnet worden, daß die Aderpaare in konzentrischen Lagen von abwechselnder Richtung verseilt werden, damit Störungen durch gegenseitige Induktion nicht aufkommen können. Eine Verseilung der Paare in Gruppen, die früher von den Land- und Seekabelwerken und dem Kabelwerke Rheydt allgemein angewendet wurde, ist nur noch für gemischtpaarige Kabel zugelassen, um einen bei der Anordnung gleicher Adern etwa verbleibenden freien Raum mit schwächeren Adern ausfüllen zu können. Die sonst allgemein vorgeschriebene Imprägnierung der Kabelenden kann unterbleiben, wenn die Empfangstelle für den Fall einer Störung sich die Möglichkeit sichern will, von dem Austrocknungsverfahren Gebrauch zu machen. Für diese Zwecke ist auch die Bestimmung getroffen, daß ein nicht imprägniertes Kabel der unter Druck eingepreßten Luft freien Durchgang gewähren muß. Im übrigen haben die Kabelwerke Gewähr zu leisten, daß die Adern der Kabel im Doppelleitungsbetriebe frei von Mitsprechen sind.

In betreff der Beschaffenheit der Bleimäntel sind in die Lieferungsbedingungen folgende Bestimmungen aufgenommen worden. Die Bleimäntel sollen ohne Verbindungs- oder Schweißstellen angefertigt werden, gleichmäßig in der Wandstärke sein und weder Löcher noch Risse oder sonstige Unvollkommenheiten enthalten. Sie sollen so fest um die Kabelseele gepreßt sein, daß kein Hohlraum entstehen kann, der beim Einziehen der Kabel ein Abgleiten des Bleimantels zuläßt. Den verbotenen Verbindungs- oder Schweißstellen sind die Ansatzstellen, d. s. wulstartige Erhöhungen im Bleimantel neben ringförmigen Einschnürungen, nicht gleichzuachten. Ihre Entstehung läßt sich bei Anfertigung größerer Fabrikations-

längen nicht völlig vermeiden; sie ist darauf zurückzuführen, daß die Bleipresse, bevor das Kabel fertiggestellt ist, zum Auffüllen neuen Materials oder aus einem sonstigen Grunde zum Stillstande gebracht wird.

Um über die Herkunft der Kabel jeden Zweifel auszuschließen, werden in Übereinstimmung mit den Vorschriften anderer Verwaltungen im Bleimantel 1 m von den Enden jedes Kabelstücks der Name des Lieferers, Jahr und Monat der Abnahme sowie die Länge des Stückes eingepreßt. Die für die Stärke der Bleimäntel festgesetzten Maße sind unverändert geblieben bis auf die 224- und 250-paarigen Fernsprech-Röhrenkabel mit geschlossener Bewehrung und die gleichstarken Erdkabel, die nicht mehr 2,5, sondern 3 mm starke Bleimäntel erhalten. Die Schutzdrähte sollen nicht scharfkantig und flach, sondern gewölbt hergestellt werden.

Als wichtigste Änderung der allgemeinen Lieferungsbedingungen ist zu erwähnen, daß Kabel mit einzelnen fehlerhaften Adern oder Aderpaaren, für welche kein Ersatz in Vorratsadern usw. vorhanden ist, zur Abnahme gelangen dürfen. Hierzu ist jedoch die Genehmigung des Reichs-Postamts einzuholen, auch ist die Bedingung daran geknüpft, daß die auf die nicht betriebsfähigen Adern oder Aderpaare entfallenden anteiligen Kosten, einschl. derjenigen der Auslegung, vom Fabrikanten erstattet werden. Die Kosten werden natürlich nicht bloß für die Teillänge, sondern für die ganze Linie berechnet, auf der bei Anschluß anderer Kabelstücke die Leitungen ausfallen. Wenn Rohranlagen vorhanden sind, kommen auch hiervon die anteiligen Kosten in Anrechnung. Eine Zusammenschaltung einzelner betriebsfähiger Adern verschiedener Paare in Fernsprechkabeln ist nicht zulässig, da diese wegen der fehlenden Verseilung Induktionsstörungen ausgesetzt sein würden. Diese Ausnahmebestimmung entspricht den Interessen der Verwaltung und denen der Lieferer; für jene kommt in Betracht, daß bei Herausnahme des fehlerhaften Kabelstücks, wozu sonst der Lieferer verpflichtet wäre, leicht Verlegenheiten für den Betrieb entstehen können, und anderseits eine oder zwei Vorratsleitungen meist entbehrlich sind. Der Lieferer dagegen spart die Kosten der Herausnahme des Kabels, das unter Umständen nur den Materialwert hat, und die Anfertigung eines neuen Kabelstücks. Die Rechnungen über gelieferte Kabel, die früher den Ober-Postdirektionen von der Fabrik unmittelbar zugesandt wurden, sind jetzt von dem Abnahmebeamten zuvor in bezug auf die vertragsmäßige Beschaffenheit der Kabel und Einhaltung der Lieferfristen zu bescheinigen. Aus Anlaß eines besonderen Falles, in welchem ein Kabel während der Beförderung zu Schaden gekommen war, ist den Fabrikanten jetzt die Verpflichtung auferlegt worden, für alle Beschädigungen, die ein Kabel infolge mangelhafter Verpackung bei der Beförderung erleidet, aufzukommen und alle daraus entstehenden Kosten zu tragen. Die Richtung, in der die Kabel aufgewickelt sind, ist auf den Haspeln durch einen Pfeil in weißer Ölfarbe zu kennzeichnen.

Im Laufe der Jahre sind von einzelnen Fabriken andere Maße und Gewichte der Kabel angegeben worden, die für die richtige Auswahl der Verbindungsmuffen usw. von Bedeutung sind. Welche kleinsten und größten Werte — zugleich hinsichtlich der Fabrikationslängen — in Betracht kommen, ergibt sich aus den folgenden Zusammenstellungen (S. 695 bis 700).

In der nachstehenden Übersicht D sind die getränkten Faserstoffkabel für Einführungszwecke aufgeführt, von denen seit dem Jahre 1904 allgemein Gebrauch gemacht wird. Sie werden zur Einführung unterirdisch verlaufender Anschlußleitungen in die Sprechstellen (Schlußverteilung) an Stelle von Papierkabeln verwendet, die sich für diese Zwecke weniger geeignet erwiesen

haben, weil sie bei einer Beschädigung des Bleimantels leicht Feuchtigkeit aufnehmen und zu Betriebstörungen Veranlassung geben. Diese Faserstoff-Einführungskabel haben wie die gewöhnlichen Fernsprechkabel 0,8 mm starke Kupferleiter, doch sind diese mit einer Lage Papier und mit zwei in entgegengesetzter Richtung verlaufenden Baumwollumspinnungen isoliert. Die Verseilung der einzelnen Adern zu Paaren und die der Paare unter sich bei einer Anzahl von zwei oder vier erfolgt in der gewöhnlichen Weise. Die Kabelseele ist mit Jutefaser umsponnen, bei Luftleere mit Isoliermasse getränkt und mit einem wasserdichten Bleimantel von 1 mm Wandstärke umgeben. Für die gute Beschaffenheit der Isolierhülle ist zur Bedingung gemacht, daß sie nicht bricht, wenn die vom Bleimantel entblößten Adern in eng aneinander liegenden Spiralwindungen um einen Zylinder von 5 mm äußerem Durchmesser gewickelt werden. Ihr Isolationswiderstand soll für das Kilometer bei 15° C. mindestens 500 Megohm betragen, während die Kapazität bei Einzelmessung 0,3, bei Schleifenmessung 0,2 Mikrofarad für das Kilometer nicht übersteigen darf.

Bei der außerordentlichen Zunahme der unterirdischen Anlagen für Fernsprechzwecke kommen Kabel mit mehr als 250 Aderpaaren mehr und mehr in Gebrauch. Der Anfang damit ist in Cöln gemacht worden, wo 350-paarige Kabel zur Auslegung gelangt sind. In diesem Jahre sind Düsseldorf, Frankfurt (Main) und Königsberg gefolgt; daselbst machen die beschränkten örtlichen Verhältnisse, namentlich in unmittelbarer Nähe der Vermittlungsanstalten, ebenfalls den weiteren Ausbau der unterirdischen Anlagen schwierig, und man hat zunächst auch dort zu 350-paarigen Kabeln seine Zuflucht genommen. Diese sind aber in der Bauart der Kabel bis zu 250 Aderpaaren hergestellt; ihr äußerer Durchmesser beläuft sich auf 80 mm, während die in Cöln verwendeten Kabel auf den Durchmesser eines 250-paarigen Kabels zusammengepreßt worden sind. Dafür besteht aber hinsichtlich der Kapazität der 350-paarigen Kabel neuerer Konstruktion kein Unterschied mehr gegenüber den gewöhnlichen Fernsprechkabeln, was für den Betrieb immerhin einen Fortschritt bedeutet.

Die Schwierigkeiten, die sich bei der Heranführung der Fernsprechkabel an die Umschaltegestelle ergeben, da die Kabel zu schwer und nicht biegsam genug sind, auch die Endverschlüsse am Umschaltegestelle zu viel Raum in Anspruch nehmen, haben in Berlin bei einigen Vermittlungsanstalten dazu geführt, von Papier-Abschlußkabeln besonderer Bauart Gebrauch zu machen. Die Einrichtung, bei der die Außenkabel im Keller endigen und in Bleimuffen aufgeteilt werden, hat sich bewährt. Diese Kabel enthalten 50 oder 56 Aderpaare, je nachdem sie zum Abschlusse der neuen oder der alten Typen gebraucht werden. Die Leiter bestehen aus 0,8 mm starken Kupferdrähten, die mit zwei Lagen Normalpapier fest umsponnen sind. Die Verseilung und Kennzeichnung der Adern sowie die Herstellung der Kabelseele erfolgt in der gewöhnlichen Weise. Die Kabelseele bleibt ungetränkt und ist mit einem nahtlosen, 3 v. H. Zinn enthaltenden Bleimantel von 1,5 mm Wandstärke umpreßt. Der äußere Durchmesser der 50-paarigen Kabel beträgt etwa 23 mm, derjenige der 56-paarigen Kabel etwa 24 mm. Die ersten haben ein Gewicht von 1800 kg, die letzten ein solches von 1900 kg für das Kilometer, sind also kaum halb so stark und schwer wie die Gummikabel mit Bleimantel. Die elektrischen Werte für Leitungs- und Isolations-Widerstand sind denen der Außenkabel gleich, dagegen beläuft sich die Ladungsfähigkeit der einzelnen Ader auf 0,08 mf, die der Doppelader auf 0,055 mf für das Kilometer, worin sie die gewöhnlichen Abschlußkabel auch bei weitem übertreffen. Gegen das Eindringen von Feuchtigkeit

A. Telegraphen-Faserstoffkabel.

Zahl der Adern	Röhrenkabel ohne Bewehrung						Röhrenkabel mit geschlossener Bewehrung						Erdkabel					
	Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge		Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge		Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge	
	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter
	Wert ungefähr mm		Wert rd. kg		Wert m		Wert ungefähr mm		Wert rd. kg		Wert m		Wert ungefähr mm		Wert rd. kg		Wert m	
4	11,8	14	730	896	700	2 000	17,5	20	1 240	1 630	500	2 000	21	25	1 320	1 760	500	2 000
5	13	15	870	1 030	700	1 800	18,5	21	1 400	1 850	500	1 800	22	26	1 500	1 970	500	1 800
7	14,1	16	980	1 190	700	1 600	20	23	1 600	2 000	500	1 600	24	28	1 750	2 160	500	1 600
10	17,1	19	1 280	1 450	600	1 400	23	26	2 197	2 450	500	1 400	26	30	2 300	2 680	500	1 400
14	19,3	21	1 530	1 720	500	1 300	26	27	2 430	2 790	500	1 300	29	34	2 630	3 050	400	1 300
25	25	27	2 380	2 600	500	1 000	29,4	34	3 640	4 600	400	1 000	33,4	40	3 800	5 000	400	1 000
28	25,5	30	2 450	2 800	500	1 000	32	36	3 700	4 800	400	1 000	35	41	3 860	5 100	400	1 000
50	33	37	3 990	4 550	400	700	38,5	42	5 540	6 300	400	700	41	49	5 900	6 650	300	700
56	35	39	4 400	4 900	400	600	41	44	6 090	6 900	400	600	45	50	6 150	7 200	300	600
100	46	50	6 720	8 200	250	500	52,5	55,5	9 010	10 500	250	500	56	63	9 340	11 100	250	500
112	48,5	53	7 730	8 700	250	500	55	58	9 590	11 000	250	500	59	66	10 000	11 810	250	500

B. Telegraphen-Abschlußkabel.

Zahl der Adern	Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge	
	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter
	Wert ungefähr mm		Wert rd. kg		Wert m	
4	12,5	14,5	615	700	250	1 000
5	13,5	15	690	780	250	1 000
7	15	16,5	790	910	250	1 000
10	17,5	20,5	1 045	1 180	250	500
14	20	23	1 280	1 450	250	500
25	24,6	30	2 190	2 500	250	500
28	28	31	2 280	2 620	250	500
50	36	39	3 760	4 210	250	450
56	38,5	40,5	4 100	4 900	250	450
100	51	54	6 650	7 250	200	300
112	52	56,5	7 100	7 900	200	300

C. Fern

Zahl der Aderpaare mit 0,8 mm starken Leitern	Zahl der Aderpaare mit 1,5 mm starken Leitern	Zahl der Aderpaare mit 2 mm starken Leitern	Röhrenkabel ohne Bewehrung: Äußerer Durchmesser, kleinster Wert, ungefähr mm	Röhrenkabel ohne Bewehrung: Äußerer Durchmesser, größter Wert, ungefähr mm	Röhrenkabel ohne Bewehrung: Gewicht für das km, kleinster Wert, rd. kg	Röhrenkabel ohne Bewehrung: Gewicht für das km, größter Wert, rd. kg	Röhrenkabel ohne Bewehrung: Fabrikationslänge, kleinster Wert, m	Röhrenkabel ohne Bewehrung: Fabrikationslänge, größter Wert, m	Röhrenkabel mit offener Bewehrung: Äußerer Durchmesser, kleinster Wert, ungefähr mm	Röhrenkabel mit offener Bewehrung: Äußerer Durchmesser, größter Wert, ungefähr mm	Röhrenkabel mit offener Bewehrung: Gewicht für das km, kleinster Wert, rd. kg	Röhrenkabel mit offener Bewehrung: Gewicht für das km, größter Wert, rd. kg	Röhrenkabel mit offener Bewehrung: Fabrikationslänge, kleinster Wert, m	Röhrenkabel mit offener Bewehrung: Fabrikationslänge, größter Wert, m
1	—	—	6,5	10	260	400	700	2 000	—	—	—	—	—	—
2	—	—	8,6	12	375	510	700	2 000	—	—	—	—	—	—
4	—	—	10,1	14	500	680	700	2 000	15,7	19	750	1 050	500	2 000
5	—	—	11,1	15	600	790	700	2 000	16,5	20	850	1 100	500	2 000
7	—	—	12	16	675	870	700	2 000	17,5	21	946	1 207	500	2 000
10	—	—	15,4	19	1 000	1 200	650	2 000	21	25,5	1 400	1 640	500	2 000
14	—	—	17,4	22	1 150	1 410	600	1 500	23	27	1 610	1 930	500	1 500
20	—	—	20,4	26	1 560	1 950	500	1 200	25,4	31	1 960	2 600	250	1 200
25	—	—	22,5	27	1 780	2 080	500	1 000	28,3	32	2 289	2 800	250	1 000
28	—	—	23	28	1 870	2 230	500	1 000	29,4	33	2 351	2 950	250	1 000
50	—	—	30	35	2 810	3 200	400	800	35,4	39	3 402	4 000	250	800
56	—	—	31,4	35,4	3 000	3 350	400	750	37,3	40	3 618	4 300	250	700
100	—	—	41	46	4 630	5 200	300	500	47,1	52	5 388	6 000	250	500
112	—	—	43,5	49	5 040	5 530	290	400	48,7	54	5 655	6 500	250	500
150	—	—	50,6	57	6 260	7 300	250	400	56	61	7 309	8 500	200	500
168	—	—	52,6	59	6 995	7 700	250	300	57,8	63	7 756	9 000	200	400
200	—	—	57	65	8 240	9 000	190	300	62,8	70	9 617	11 000	200	300
224	—	—	60	67,5	8 860	9 700	175	300	67	73	10 600	12 000	200	300
250	—	—	64	70	9 600	10 350	170	250	69,8	76	11 086	12 500	200	250
—	4	—	15	23	1 000	1 510	500	1 500	—	—	—	—	—	—
—	5	—	17,1	25	1 275	1 980	500	1 200	—	—	—	—	—	—
—	7	—	18,7	27	1 500	2 190	500	1 100	—	—	—	—	—	—
—	10	—	22,7	33	2 000	2 790	500	1 000	—	—	—	—	—	—
—	14	—	25,6	37	2 500	3 620	400	800	—	—	—	—	—	—
—	20	—	29,6	45	3 200	4 880	300	700	—	—	—	—	—	—
—	25	—	33	49	3 700	5 560	250	600	—	—	—	—	—	—
—	28	—	34,4	51	4 000	5 880	250	500	—	—	—	—	—	—
—	50	—	45,5	68	6 500	9 750	200	300	—	—	—	—	—	—
—	56	—	47,4	73	7 000	10 720	190	300	—	—	—	—	—	—
—	—	4	16,6	24	1 200	1 700	500	1 500	—	—	—	—	—	—
—	—	5	19	27	1 500	2 120	500	1 200	—	—	—	—	—	—

sprechkabel.

Röhrenkabel mit geschlossener Bewehrung						Erdkabel					
Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge		Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge	
kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter
Wert		Wert		Wert		Wert		Wert		Wert	
ungefähr mm		rd. kg		m		ungefähr mm		rd. kg		m	
11	15	580	850	500	2 000	13,5	20	650	1 010	500	2 000
14	17	750	1 117	500	2 000	16	21,5	875	1 241	500	2 000
15,7	19	900	1 308	500	2 000	18,5	24	1 000	1 470	500	2 000
16,7	20	1 000	1 469	500	2 000	19,5	25	1 150	1 650	500	2 000
17,6	21	1 150	1 572	500	2 000	20,7	26	1 250	1 770	500	2 000
21	25	1 700	2 106	500	2 000	24	29	1 870	2 306	500	1 500
23	27	1 945	2 400	500	1 500	25,7	31	2 080	2 700	500	1 200
25,4	31	2 380	3 200	250	1 200	27,8	35	2 540	3 450	250	1 200
28,3	32	2 712	3 400	250	1 000	30,7	36	2 870	3 700	250	1 000
29,8	33	2 784	3 600	250	1 000	32,5	37	3 009	3 900	250	1 000
35,6	40	3 840	4 600	250	800	38,7	44	4 100	5 000	250	800
37	41	4 044	4 800	250	700	40	46	4 319	5 150	250	600
47,4	53	5 949	6 750	250	500	51	56	6 299	7 300	250	500
48,9	54	6 208	7 300	250	400	52,5	58	6 567	7 700	250	500
56	62	7 801	9 000	200	400	60	65	8 219	9 500	190	400
57,8	64	8 229	9 500	200	400	61,5	67	8 653	10 000	190	400
62,4	70	9 719	11 300	175	400	66	73	10 175	12 000	170	400
66	74	10 650	13 200	170	400	71	76	12 000	13 800	160	400
70	76	12 200	14 000	160	400	74	80	12 807	14 900	150	400
21	29	1 600	2 580	500	1 500	23	34	1 750	2 820	500	1 500
24	32	2 000	3 088	500	1 200	26	37	2 200	3 350	500	1 200
25	35	2 250	3 510	500	1 100	27	40	2 400	3 810	500	1 100
29	40	3 150	4 330	485	1 000	31	45	3 500	4 670	435	1 000
32	45	3 929	5 350	400	800	34	50	4 186	5 730	400	800
34	52	5 000	6 810	275	700	37	57	5 500	7 240	275	700
39	58	5 500	7 850	275	500	42	63	6 000	8 330	275	500
40	60	5 700	8 270	275	500	43	65	6 100	8 760	300	500
51	77	8 000	12 360	175	300	54	82	8 500	12 990	170	350
53	82	8 800	13 400	175	300	56	87	9 000	14 060	170	350
23	29	1 900	2 690	500	1 500	25	34	2 050	2 940	500	1 500
25	32	2 300	3 218	500	1 200	27	37	2 500	3 490	500	1 200

Zahl der Aderpaare mit 0,8 mm starken Leitern	Zahl der Aderpaare mit 1,5 mm starken Leitern	Zahl der Aderpaare mit 2 mm starken Leitern	Röhrenkabel ohne Bewehrung						Röhrenkabel mit offener Bewehrung					
			Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge		Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge	
			kleinster Wert ungefähr mm	größter Wert ungefähr mm	kleinster Wert rd. kg	größter Wert rd. kg	kleinster Wert m	größter Wert m	kleinster Wert ungefähr mm	größter Wert ungefähr mm	kleinster Wert rd. kg	größter Wert rd. kg	kleinster Wert m	größter Wert m
—	—	7	21	29	1 800	2 466	500	1 100	—	—	—	—	—	—
—	—	10	24,2	38	2 400	3 300	485	1 000	—	—	—	—	—	—
—	—	14	27,6	41	3 000	4 170	400	800	—	—	—	—	—	—
—	—	20	31	51	3 800	5 750	275	700	—	—	—	—	—	—
—	—	25	36	56	4 600	6 420	275	600	—	—	—	—	—	—
—	—	28	38	58	5 000	6 850	250	500	—	—	—	—	—	—
—	—	50	51	71	8 300	11 480	170	350	—	—	—	—	—	—
—	—	56	54	75	9 000	12 400	170	350	—	—	—	—	—	—
—	10	4	25,6	38,6	1 450	3 890	400	800	—	—	—	—	—	—
—	30	7	40	60,6	5 400	8 050	250	400	—	—	—	—	—	—
—	40	10	47,6	68,6	6 800	9 640	190	350	—	—	—	—	—	—
—	70	10	56	86	9 200	13 600	150	250	—	—	—	—	—	—
—	50	20	56	80	8 900	12 700	150	250	—	—	—	—	—	—
20	4	—	26	31	2 200	2 600	500	1 000	—	—	—	—	—	—
20	7	—	27,9	37	2 545	3 275	500	800	—	—	—	—	—	—
50	7	—	34,3	46	3 622	4 675	400	700	—	—	—	—	—	—
50	10	—	39,3	48	4 100	5 000	310	500	—	—	—	—	—	—
100	14	—	49,2	58	6 407	7 300	250	350	—	—	—	—	—	—
100	20	—	52,9	62	7 349	8 450	200	300	—	—	—	—	—	—
150	20	—	58,9	70	8 400	10 000	175	300	—	—	—	—	—	—
20	—	4	26,8	37	2 364	2 700	500	1 000	—	—	—	—	—	—
20	—	7	30	39	2 900	3 600	500	800	—	—	—	—	—	—
50	—	7	36,8	46	4 030	5 000	400	700	—	—	—	—	—	—
50	—	10	39,5	51	4 688	5 450	275	500	—	—	—	—	—	—
100	—	14	51,3	61	7 078	8 000	200	350	—	—	—	—	—	—
100	—	20	55	66	8 176	9 320	180	300	—	—	—	—	—	—
150	—	20	61	70	9 476	10 550	170	300	—	—	—	—	—	—
50	10	4	43,2	52	5 088	5 850	275	500	—	—	—	—	—	—
100	10	4	51,6	59	6 751	7 520	200	400	—	—	—	—	—	—
100	30	7	60	72	8 900	10 880	170	300	—	—	—	—	—	—
50	40	10	56	74	8 600	11 280	170	300	—	—	—	—	—	—

Röhrenkabel mit geschlossener Bewehrung						Erdkabel					
Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge		Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikationslänge	
kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter	kleinster	größter
Wert		Wert		Wert		Wert		Wert		Wert	
ungefähr mm		rd. kg		m		ungefähr mm		rd. kg		m	
27	36	2 700	3 830	500	1 200	29	41	2 900	4 130	485	1 200
30	42	3 600	4 820	400	1 000	33	47	3 900	5 170	390	1 000
33	48	4 782	6 100	390	800	36	53	5 082	6 490	290	800
37	56	5 900	7 760	300	700	40	60	6 200	8 210	280	700
42	60	6 400	8 810	270	500	45	65	6 700	9 300	270	500
45	62	6 700	9 310	250	500	48	67	7 200	9 820	190	500
57	80	10 000	14 210	160	350	60	85	10 600	14 860	145	350
60	84	11 000	15 270	145	350	63	89	11 500	15 950	140	350
31	47	4 000	5 700	400	800	34	52	4 250	6 090	335	800
45	69	7 000	10 530	250	400	48	74	7 400	11 100	190	400
54	78	8 900	12 790	175	350	57	83	9 300	13 430	170	350
62	95	11 000	16 830	140	250	65	100	11 700	17 590	135	250
62	89	10 900	15 720	140	250	65	94	11 400	16 440	140	250
31	37	3 221	3 900	485	1 000	34	42	3 461	4 210	460	1 000
33,5	41	3 410	4 530	400	800	37	46	3 658	4 950	400	800
39,9	51	4 699	6 225	390	700	45	55	4 994	6 750	290	700
44	53	5 420	6 690	275	500	48	58	5 756	7 150	260	500
54,6	64	7 662	9 150	260	400	58	69	8 063	9 850	190	400
58	69	8 722	10 800	190	350	62	75	9 149	11 360	175	350
64,3	76	10 000	12 390	170	300	68	81	10 605	13 010	160	300
32	37	3 331	4 010	400	1 000	35	44	3 571	4 600	400	1 000
35	43	3 985	4 900	400	700	38	46	4 254	5 200	350	800
42,9	51	5 194	6 400	280	500	46,5	55	5 511	6 925	275	700
45,8	56	5 993	7 160	300	500	49,8	59	6 338	7 550	280	500
57,5	65	8 656	9 940	190	400	61,5	70	9 090	10 470	175	400
61	70	9 878	11 500	170	350	65	75	10 290	12 070	160	350
67	77	11 245	13 100	150	300	71	82	11 750	13 720	140	300
49,5	57	6 588	7 850	300	500	53	62	6 963	8 312	280	500
57	64	8 038	9 520	190	400	60,5	69	8 476	10 050	180	400
66	81	10 707	13 620	160	300	69	86	11 196	14 280	145	300
63	83	10 767	14 100	160	300	65	88	11 200	14 760	145	300

D. Getränkte Faserstoffkabel für Einführungszwecke.

Zahl der Aderpaare	Äußerer Durchmesser kleinster Wert ungefähr mm	Äußerer Durchmesser größter Wert ungefähr mm	Gewicht für das km kleinster Wert rd. kg	Gewicht für das km größter Wert rd. kg	Fabrikationslänge kleinster Wert m	Fabrikationslänge größter Wert m
1	6,6	8	230	300	500	1 000
2	8,5	10	300	400	500	1 000
4	9,8	11	400	530	500	1 000

E. Fernsprech-Abschlußkabel.

Zahl der Ader-paare	Gummi- usw. Kabel mit 3,1 mm starken Adern, mit Bleimantel						Gummi- usw. Kabel mit 3,1 mm starken Adern, ohne Bleimantel						Gummi- usw. Kabel mit 2,5 mm starken Adern					
	Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikations-länge		Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikations-länge		Äußerer Durchmesser		Gewicht für das km		Fabrikations-länge	
	kleinster Wert	größter Wert	kleinster Wert	größter Wert	kleinster Wert	größter Wert	kleinster Wert	größter Wert	kleinster Wert	größter Wert	kleinster Wert	größter Wert	kleinster Wert	größter Wert	kleinster Wert	größter Wert	kleinster Wert	größter Wert
	ungefähr mm		rd. kg		m		ungefähr mm		rd. kg		m		ungefähr mm		rd. kg		m	
4	15	16,5	710	810	250	1 000	12	16	135	250	250	1 000	9,5	14	105	189	250	1 000
5	16	18,5	800	920	250	1 000	13	18	160	310	250	1 000	10,5	15	135	230	250	1 000
7	17	21	920	1 020	250	1 000	14	19	220	360	250	1 000	12	16,5	180	270	250	1 000
10	21	24	1 200	1 310	250	1 000	16,5	25	320	490	250	500	13,5	20,5	210	390	250	500
14	25	27	1 416	1 610	250	1 000	21	26	440	623	250	500	19	22	340	500	250	500
20	27	32	1 730	2 020	250	500	25	31	610	851	250	500	20	26	475	600	250	500
25	31	36	2 065	2 320	250	500	29	35	770	1 011	250	500	22	30	585	800	250	500
28	32	38	2 181	2 530	250	500	29,5	37	870	1 138	250	500	24,5	31	650	900	250	500
50	41	49	3 688	4 170	200	300	39,5	48	1 530	1 929	200	300	32,5	40	1 160	1 500	200	300
56	44	61	3 993	4 960	200	300	41	60	1 710	2 148	200	300	34,5	42	1 350	1 700	200	300

werden die Kabel durch Blechendverschlüsse geschützt, die am Umschaltegestell an Stelle der Platten für die Leitungsklemmen befestigt und so eingerichtet sind, daß sie zugleich als Ersatz für diese dienen. Die Blechendverschlüsse können mit Isoliermasse ausgegossen und durch Rangierdrähte unmittelbar mit den Apparatklemmen am Umschaltegestelle verbunden werden.

Die Post in Karlsbad.

Die kaiserliche Post in Karlsbad sieht im Jahre 1906 auf eine zweihundertjährige Wirksamkeit zurück. Aus diesem Anlaß ist vom k. k. Post- und Telegraphenamt 1 daselbst unter dem Titel: »Die Post in Karlsbad. Geschichtliche Darstellung ihrer Entwicklung«*) ein Buch herausgegeben worden, in dem alle das Karlsbader Verkehrswesen betreffenden Ereignisse in geschichtlicher Folge zusammengestellt sind. In dem hübsch ausgestatteten und mit zahlreichen Bildern geschmückten Werke ist eine Fülle von interessanten Urkunden, namentlich aus der älteren Zeit, abgedruckt, die mit großem Fleiße aus den verschiedensten staatlichen und städtischen Archiven und aus anderen Quellen zusammengetragen sind. Das Buch gewinnt dadurch eine Bedeutung, die es über den Rahmen einer rein örtlichen Chronik hinaus zu einem Spiegelbilde der Entwicklung des gesamten österreichischen Postwesens und insbesondere desjenigen im Königreiche Böhmen erhebt. Über die Verkehrsverhältnisse des Ortes Karlsbad ersehen wir aus dem Buche, daß sich diese von jeher den besonderen Anforderungen anpassen mußten, die sich daraus ergaben, daß Karlsbad schon seit den Zeiten Kaiser Karls IV. ein gern besuchter Kur- und Badeort war. Bezeichnet sich doch Karlsbad zu Anfang des 17. Jahrhunderts selbst als eine Stadt, »welche nichts anders als ein gemeines Spital gantzen Teutschen Landes ist, darein allerlei arme gebrechliche Leutte auß allen Landen kommen und Ihre Gesundheit pflegen«. Wir entnehmen dem interessanten Werke die nachstehenden Angaben über die Geschichte des Postwesens in Karlsbad.

Die ersten regelmäßigen Postverbindungen erhielt Karlsbad durch den Königlich Polnischen und Kurfürstlich Sächsischen Kommerzienrat und Oberpostmeister Johann Jakob Kees, der 1692 auf Ansuchen zahlreicher Badegäste Karlsbads die Einrichtung traf, daß die für Karlsbad bestimmten Briefe, die mit der kurz zuvor eingerichteten »gebürgischen Post« von Leipzig nach Schneeberg gelangten, wöchentlich zweimal durch ordentliche Boten nach Karlsbad weiterbefördert wurden. Die Abfertigung dieser Boten besorgte der Stadtschreiber Christoph Nonner, der auch den Titel eines sächsischen Postmeisters annahm. Nicht lange danach, 1693, wurde der Postmeister von Eger, Johann Michael Widmann, ebenfalls auf das von Badegästen besuchte Karlsbad aufmerksam und richtete dort auch seinerseits eine Briefsammlung ein, die dem Konrad Andreas Unverdorben übertragen wurde. Unverdorben bewohnte ein Haus am Markte, das später jahrzehntelang Eigentum der Karlsbader Postmeister gewesen und, nach

*) Das Buch kann für den Preis von 6 Kronen vom Postamt in Karlsbad bezogen werden. Der aus dem Vertriebe des Buches sich ergebende Reinertrag ist bestimmt für die Stiftung: »Christbaumfond des k. k. Post- und Telegraphenamts 1 in Karlsbad«, deren Zweck die Unterstützung unverschuldet in Not geratener Angehöriger des Amtes ohne Rücksicht auf deren dienstliche Stellung ist.

einem Brande neu erstanden, bis in die Neuzeit Posthaus geblieben ist. Wegen seiner guten Lage und seiner bequemen Wohnung war es ein gern gemietetes Logierhaus, das häufig die vornehmsten Badegäste beherbergte. Es hatten darin gewohnt: 1630 Wallenstein, 1633 Graf Gallas und Graf Colloredo, 1641 Erzherzog Leopold Wilhelm, der Bruder Kaiser Ferdinands III., u. a. Auch später noch wurde es von vornehmen Badegästen als Absteigequartier bevorzugt. So nahm 1708 König Friedrich I. von Preußen mit seinen Schwestern, der Herzogin von Sachsen-Zeitz und der Markgräfin von Bayreuth, im Posthause Wohnung.

Die beiden von Nonner und Unverdorben geleiteten Postexpeditionen bestanden längere Zeit nebeneinander, bis 1705 Nonner auf Betreiben des Postmeisters Widmann wieder aus dem Postdienst entlassen und die Abfertigung der sächsischen Boten ebenfalls dem Unverdorben übertragen wurde. Widmann gab sich aber damit noch nicht zufrieden. Er wünschte den ganzen Karlsbader Postdienst an sich zu bringen, und auf sein Betreiben setzte Graf Paar, dem damals noch die Post in Österreich als Lehen übertragen war, es durch, daß durch ein kaiserliches Reskript vom 14. April 1706 Widmann zum alleinigen Verwalter des Postwesens in Karlsbad bestimmt und der Stadt Karlsbad die Weisung erteilt wurde, »daß sie vnter einer empfindtlichen Straff absolute Keinen unterschleiff, frembdter Posten, Postilionen und Pothen sub quocunque praetextu, eß auch immer wäre, gestatten« solle. Das Protokoll des Karlsbader Rates vom 4. Mai 1706 sagt hierüber: »Es ist Einer löbl. Gemeinde der allgemeine Vortrag und erinnerung gethan, auch Ein Königl. Patent wegen deß Postwesens, daß nembliche alle Sächßische Post-Potten cassiret und dem tit. Johann Michael Wiedmann alß Kayßl. Postmeister in Eger auch daß Kayl. Carolsbader zu verwalten allergnädigst verliehen worden.« Damit war also die Einrichtung eines kaiserlichen Postamts in Karlsbad ausdrücklich angeordnet, und von diesem Zeitpunkte rechnet daher das Postamt in Karlsbad auch bei der Feier seines zweihundertjährigen Bestehens.

Widmann stieß bei der Einrichtung des Postamts in Karlsbad auf erhebliche Schwierigkeiten durch den Widerstand der sächsischen Postverwaltung. Diese wollte keineswegs zugeben, daß — wie Widmann dies wünschte — die sächsischen Boten nicht mehr nach Karlsbad kommen, sondern die Postsachen an der Grenze austauschen sollten. »Auf einer Stangen die Briefe über die Gränze zuzureichen ist nicht Manier.« Der zur Unterweisung Unverdorbens nach Karlsbad entsandte Sekretär Widmanns, Egidius Naundorff, ging wiederholt scharf gegen die sächsischen Boten vor und ließ sie in Karlsbad in Arrest setzen, wobei er die Strafvollzugskosten vom Porto abrechnete; er erreichte aber auch damit nicht seinen Zweck. Nach verschiedenen fruchtlosen Konferenzen in Dresden und Leipzig wurde 1707 in Karlsbad zwischen Widmann und einem Beauftragten des Oberpostmeisters Kees ein Vergleich dahin abgeschlossen, daß den sächsischen Boten zwar auch ferner gestattet sein solle, nach Karlsbad zu kommen, daß es ihnen aber untersagt sei, die Briefe selbst an die Empfänger zu bestellen.

Die Verwaltung des Postamts in Karlsbad verblieb auch nach dem Tode Johann Michael Widmanns in Händen der Familie Widmann. Von 1719 bis 1740 war Johann Michaels Sohn Josef Adam und von 1740—1751 dessen Sohn Ferdinand als Postmeister von Eger gleichzeitig Verwalter des Postwesens von Karlsbad. Die Postgeschäfte in Karlsbad versah für sie zunächst nach wie vor Unverdorben und nach dessen Tode, von 1723 ab, Johann Thomas Trottmann, der vermutlich vorher beim Postamt in Eger tätig gewesen war, dann aber nach Karlsbad übersiedelte, dort 1724 die Witwe

Unverdorbens heiratete und dadurch Besitzer des Posthauses wurde. Den schon von Johann Michael Widmann geschaffenen Postverbindungen — viermal wöchentlich mit Eger, zweimal mit Johanngeorgenstadt und einmal mit Annaberg — trat eine direkte Postverbindung mit Prag hinzu, deren zum ersten Male im Jahre 1726 Erwähnung getan wird. Sie verkehrte — nur während der Badezeit — in beiden Richtungen wöchentlich zweimal.

Eine wesentliche Änderung der Verkehrsverhältnisse brachte für Karlsbad die vom 1. Februar 1751 ab erfolgte Einrichtung einer wöchentlich zweimal in beiden Richtungen verkehrenden reitenden Post von Prag über Karlsbad nach Erfurt mit sich. Wegen der Bedeutung dieser Post und auch »wegen denen vielen Baad-Gästen in Sommerzeit« wurde vom gleichen Zeitpunkt ab Karlsbad zur förmlichen Poststation erhoben, deren Verwaltung dem Postmeister von Eger abgenommen, und zum ersten selbständigen Postmeister Karlsbads der bisherige Verwalter der Postdienstgeschäfte Trottmann ernannt. Trottmann war allerdings lange Jahre von Karlsbad abwesend, da er von 1752—1766 als Ober-Postamtskontrollor in Prag wirkte. Die Station in Karlsbad wurde ihm aber auch in der Zwischenzeit belassen und für ihn durch einen Vertreter, Andreas Lohr, verwaltet, der in Karlsbad Postverwalter genannt wurde. Nach Einrichtung der Prag–Erfurter Reitpost fielen die Botenverbindungen nach Eger und die Sommerverbindung nach Prag weg. Die Reibereien mit den sächsischen Grenzpostämtern dauerten aber auch jetzt noch an. Nach langen Verhandlungen kam 1753 ein Übereinkommen mit der sächsischen Postverwaltung zustande, indem endgültig vereinbart wurde, daß die sächsischen Boten nicht mehr nach Karlsbad kommen, sondern den Austausch der Postsachen in dem Grenzorte Joachimsthal bewirken sollten.

Am 23. Mai 1759 wurde Karlsbad von einer gewaltigen Feuersbrunst heimgesucht, durch die 224 Häuser, mehr als zwei Drittel der Stadt, darunter auch das Posthaus, eingeäschert wurden. Trottmann erlitt dadurch großen Schaden. Er war aber einer der ersten, die aufs neue bauten. Schon im September 1760 konnte er sein neues Haus eindachen, das zwei Stockwerke und mehrere Dachzimmer umfaßte und im Gegensatze zu vielen anderen mit Ziegeln gedeckt war. Die Baukosten betrugen mehr als 12000 fl.

Trottmann erhielt auf seine Bitte 1766 das Erblichkeitspatent für die Poststation in Karlsbad. Das Erblichkeitsprivilegium wurde aber mit dem Besitze des Posthauses verknüpft, dergestalt, daß auch im Falle des Verkaufs »dem Käuffer dises Post Haußes der, demselben anklebende Postdienst« verliehen werden solle. Nach dem im Jahre 1785 erfolgten Tode Trottmanns wurde die Poststation zunächst mehrere Jahre für Rechnung der Erben, die sich nicht einigen konnten, durch den bisherigen Postschreiber Franz Leiner verwaltet. 1789 verkauften dann die Erben das Posthaus mit allen Rechten und Gerechtigkeiten für den billigen Preis von 8000 fl. und die zugehörigen Ländereien für weitere 8000 fl. an den Podersamer Postmeister Josef Korb. Diesem wurde auf seine Bitte ebenfalls das Erblichkeitsprivilegium verliehen. Korb sollte aber nicht lange Postmeister in Karlsbad bleiben. Denn Kaiser Franz I., ein Freund der böhmischen Kurorte, ordnete durch Handschreiben vom 22. November 1800 an, daß die Hofkammer das Postamt in Karlsbad »aus privat Händen ad Aerarium einzulösen, und währender Badkur einen täglichen Postlauf von Karlsbad nach Sachsen, und nach Prag zu eröfnen« habe, »mittels welchen die Badgäste gegen die gewöhnliche Gebühr, alltäglich Briefe absenden, und erhalten können«.

Damit wurde eine erneute Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse Karls-

bads eingeleitet. Die Ablösung des Postamts machte keine Schwierigkeiten. Korb erhielt für seine sämtlichen Liegenschaften und für die Abtretung des Erblichkeitsprivilegiums den geforderten Preis von 75 000 fl., und zum ersten Ärarial-Postmeister in Karlsbad wurde Kabinettsoffizial Peter Joseph Putz ernannt. Die Übergabe des Postamts erfolgte am 17. August 1801. Der Postmeister erhielt auch eine Dienstwohnung im Posthause zugewiesen; die übrigen Wohnräume wurden für gelegentlich im Dienste nach Karlsbad kommende höhere Beamte vorbehalten. Die vom Kaiser angeordnete Verbesserung der Postverbindungen ging nicht so schnell vonstatten. Eine tägliche Post von Karlsbad über Teplitz nach Dresden wurde zwar noch im Jahre 1801 eingerichtet, mußte aber wegen des Widerstandes der sächsischen Behörden im Jahre 1802 auf die Strecke Karlsbad-Teplitz beschränkt werden. Nach mehrfachen Bemühungen des österreichischen Gesandten in Dresden gelang es erst 1817, eine tägliche Postverbindung zwischen Karlsbad und Dresden über Aussig herzustellen. Die täglichen Posten zwischen Karlsbad und Prag wurden dagegen schon von 1802 ab eingerichtet und noch im gleichen Jahre auf die Strecke Karlsbad-Franzensbad-Eger ausgedehnt. Vom 1. Januar 1819 ab verkehrten außerdem neben der wöchentlich zweimaligen Post zwischen Eger und Prag über Karlsbad, der alten Erfurter Post, das ganze Jahr hindurch noch zwei weitere Posten wöchentlich auf dem gleichen Wege.

Das Personal des Postamts bestand aus dem Postmeister, einem kontrollierenden Postoffizier und einem Briefträger, zu denen 1808 als Hilfskraft noch ein Expeditor hinzutrat. Eine Eigentümlichkeit bei dem Postamt in Karlsbad war das Verleihen von Zeitungen an die Kurgäste, eine Einrichtung, die schon unter Trottmann und Korb bestanden hatte und auch nach der Verstaatlichung des Postamts beibehalten wurde. Die Gebühr hierfür richtete sich nach der freien Vereinbarung zwischen den Lesern und dem Beamten. Erwähnt sei auch noch, daß 1817 in Karlsbad der erste Briefkasten aufgestellt wurde, und zwar vor dem Briefschalter. Er diente zur Aufnahme solcher Inlandsbriefe, die unfrankiert aufgeliefert wurden.

1819 trat Putz in den Ruhestand; sein Nachfolger wurde der kontrollierende Oberpostamtsoffizier Johann Dewez. Unter diesem konnten die Postverbindungen erheblich erweitert werden, weil um diese Zeit der Oberstburggraf Graf Chotek nach Karlsbad wie nach den anderen böhmischen Kurorten gute Straßen anlegen ließ. 1822 wurde eine wöchentlich zweimalige Botenfahrt nach Johanngeorgenstadt, 1823 eine wöchentliche Postwagenfahrt nach Teplitz, 1824 eine wöchentliche Eilwagenverbindung nach Prag, 1827 eine gleiche Fahrt nach Teplitz — sämtlich nur für die Sommerzeit — eingerichtet und 1828 ein zweiter Eilwagen nach Prag eingelegt. Es folgten 1831 eine wöchentliche Eilwagenfahrt nach Marienbad, 1835 eine tägliche Reitpost nach Marienbad und 1836 tägliche Briefposteilfahrten nach Teplitz und Marienbad sowie wöchentlich zweimalige Personenfahrten über Neudeck nach Wildenthal i. Sachsen. 1836 wurden auch mehrere bisherige Reitposten in sog. »Mallefahrten« umgewandelt. Der Poststalldienst mußte wegen seines Umfanges 1839 ganz vom Postdienste getrennt werden. Ihn übernahm gegen Zahlung einer jährlichen Pacht von 600 fl. der Karlsbader Hausbesitzer und Goldarbeitermeister Rudolf Knoll, der den Titel eines k. k. Postmeisters erhielt. Im gleichen Jahre wurde das Postamt in Karlsbad wie alle ärarischen Postämter in ein Postinspektorat verwandelt und Dewez zum Postinspektor ernannt.

Von dem um diese Zeit ins Leben tretenden neuen Beförderungsmittel, den Eisenbahnen, wurde Karlsbad bis auf weiteres noch nicht berührt; es erhielt aber durch den Anschluß an die Bahnen, namentlich an die 1845

eröffnete Bahn Wien–Prag, eine Anzahl neuer Postverbindungen. 1846 wurde eine Tageseilpost als Personenpost nach Prag eingeführt und die Mallepost dahin täglich zweimal befördert, so daß eine täglich dreimalige Reisegelegenheit nach und von Prag bestand. Auch nach Marienbad wurde für die Dauer der Badezeit eine zweite tägliche Mallefahrt eingerichtet und die nach Wildenthal seit 1841 täglich verkehrende Mallepost zweimal täglich gefahren. Nach der Betriebsaufnahme auf den bayerischen und sächsischen Bahnen erfolgte von 1847 ab auch eine Vermehrung der Postverbindungen in den Wintermonaten.

Das Personal wurde wiederholt, u. a. 1847 um einen Expeditor und ein »Aushilfsindividuum zu den Verrichtungen eines Amtsdieners und Hausknechts« vermehrt, so daß damals außer dem Vorsteher 5 Beamte und 3 Unterbeamte vorhanden waren. 1846 wurde außerdem ein Postkommissär in Karlsbad stationiert, dem die Überwachung des Postdienstes im nordwestlichen Teile Böhmens oblag.

Die Ereignisse des Jahres 1848 machten sich auch in Karlsbad geltend. Vom 13. bis 20. Juni kamen keine Posten an, die Prager Zeitungen blieben sogar noch länger aus. Die ohnedies nicht zahlreichen Kurgäste reisten so schnell wie möglich ab, und mangels genügender Benutzung wurden die Sommerposten nach Prag in diesem Jahre schon am 30. Juni eingestellt.

Mit dem weiteren Ausbaue der Eisenbahnen in Böhmen, Sachsen und Bayern ging auch eine ständige Vermehrung der Postverbindungen für Karlsbad Hand in Hand. Welchen Umfang der Postverkehr Karlsbads angenommen hatte, mag daraus erhellen, daß in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Juli 1849 1324 Postwagen verschiedenster Art ankamen, und 1608 Postwagen abgingen. Zu erwähnen ist aus dieser Zeit noch, daß im Anschluß an die Einführung der Briefmarken 1851 die ersten Briefkasten außerhalb des Postamts aufgestellt wurden.

In die Zeit der Wirksamkeit des Postamtsverwalters*) Bauer (1854—1870) fallen zwei Ereignisse von einschneidender Bedeutung: die Einführung des Telegraphen in Karlsbad (1856) und die Eröffnung der Eisenbahn von Eger (19. September 1870), ferner die vorübergehende Störung des Betriebs durch den Krieg des Jahres 1866, die Einführung des Postverzollungsdienstes (1858) und die Einrichtung einer Zollexpositur im Postgebäude (1869).

Das Telegraphenamt wurde 1856 im Hause »Kaiserin von Österreich« eingerichtet und zunächst außer dem Vorsteher nur mit einem Beamten besetzt. Es hat infolge seiner stetigen Erweiterung vielfach die Räume wechseln müssen und war bis zu seiner Verlegung in das neue Postgebäude (1877) nacheinander in den Häusern »Bell Aria« (1859), »Stadt Pest« (1868), »Mühlbadgebäude« (1872) und »Stadt Hamburg« (1875) untergebracht. Der Telegraphendienst war vom Postdienste zunächst völlig getrennt. Die Vereinigung des Post- und Telegraphendienstes und die Umwandlung des Postamts in ein Post- und Telegraphenamt erfolgte erst viel später.

Im Juli 1866 besetzten preußische Truppen vorübergehend Karlsbad. Das Postamt war angewiesen worden, die überflüssigen Marken an das Postökonomat in Prag abzuführen und die nicht benutzten Ärarialwagen nach Pilsen zu schaffen. Beim Einrücken der preußischen Truppen am 8. Juli wurde das Postamt geschlossen, nahm aber am nächsten Tage auf Weisung des Handelsministeriums seine Tätigkeit wieder auf. Aus dem

*) Die Bezeichnung »Postamtsverwalter« war 1850 gleichzeitig mit anderen Organisationsänderungen für die Vorsteher der bisherigen Postinspektorate eingeführt worden.

Telegraphenamte, das am 29. Juli von einer preußischen Abteilung inspiziert wurde, waren die Apparate fortgeschafft worden.

Die Eröffnung der Eisenbahn von Eger brachte eine völlige Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse Karlsbads mit sich. Der Poststalldienst, der im Laufe der Zeit einen gewaltigen Umfang angenommen hatte, verlor nach und nach ganz an Bedeutung. Zahlreiche Postfahrten wurden eingestellt. Dafür brachte die günstige Reisegelegenheit eine immer größere Zahl von Kurgästen; für den Ort und den Umfang des Postverkehrs begann eine Zeit schnellen Wachstums. Während das Personal des Postamts seit 1847 nur um 1 Beamten und 2 Unterbeamte vermehrt worden war, wurde bei Eröffnung der Eisenbahn sogleich auf dem Bahnhof ein besonderes Postamt mit 4 Beamten und 3 Unterbeamten errichtet.

Unter den Nachfolgern Bauers hat das Postwesen in Karlsbad einen gewaltigen Aufschwung genommen. Die Aufzählung aller Einzelheiten würde zu weit führen. Es sei nur hingewiesen auf die Einrichtung des Postsparkassendienstes (1883), die Vereinigung des Post- und Telegraphendienstes (1884), die Einrichtung des Fernsprechdienstes (1889) sowie die Aufschließung weiterer Eisenbahnstrecken und damit zusammenhängend die Zuteilung von Bahnposten zum Geschäftskreise des Postamts (1899). Mit der zunehmenden Bedeutung des Ortes selbst wuchsen auch die Postdienstgeschäfte von Jahr zu Jahr; das Personal mußte in rascher Aufeinanderfolge vermehrt werden, und die Diensträume wurden mehr und mehr unzulänglich.

1875 wurde daher das alte Postgebäude abgebrochen und mit einem Aufwande von 86 983 fl. ein drei Stock hohes neues Gebäude aufgeführt. 1876 konnte das Postamt, das vorübergehend im Militärbadehaus und später im »Roten Hause« untergebracht worden war, in die neuen Räume einziehen, in die 1877 auch das Telegraphenamt übersiedelte. Aber auch die neuen Räume reichten nicht lange aus. 1890 wurde zur Entlastung des Hauptpostamts ein »Filial-Post- und Telegraphenamt« in dem Hause »Englische Krone« in der Egerstraße errichtet, dem schon 1895 ein zweites »Filialamt« in der Kaiser-Franz-Josef-Straße in den Häusern »Bohemia« und »Fürst Bismarck« folgte.

Trotzdem erwiesen sich die Diensträume des Postamts bald wieder als unzulänglich, so daß sich die Notwendigkeit der Errichtung eines neuen Amtsgebäudes nicht mehr von der Hand weisen ließ. Nachdem durch Gesetz vom 13. Juli 1896 die Mittel zum Ankauf eines geeigneten Bauplatzes in Höhe von 140 000 fl. zur Verfügung gestellt worden waren, konnte am 1. April 1897 das Haus »Indigopflanze« nebst zugehörenden Grundstücken, an der Ecke der Gartenzeile und der Kaiser-Franz-Josef-Straße gelegen, angekauft werden. Mit dem Baue wurde erst im Herbste 1900 begonnen. Die Eröffnung des Betriebs in dem neuen, in den Formen der deutschen Renaissance gehaltenen Gebäude, dessen ansprechende Ausführung und zweckmäßige Einteilung uns in dem Buche durch zahlreiche Abbildungen und Zeichnungen veranschaulicht wird, erfolgte am 1. Dezember 1903. Gleichzeitig wurden die beiden »Filialen« in der Stadt wieder aufgehoben. Mit dem alten Posthaus am Markte, in dem eine Annahmestelle verblieb, ist das neue Gebäude durch eine Rohrpost verbunden, die zur Beförderung der beim Postamt am Markte (jetzt Postamt 2) angenommenen Telegramme dient, aber nur während der Sommermonate benutzt wird. Die gesamten Kosten für die Herstellung des neuen Gebäudes einschließlich der Kosten für den Grunderwerb beliefen sich auf 1 408 760 Kronen.

Welchen bedeutenden Aufschwung das Postwesen in Karlsbad in den

letzten Jahrzehnten genommen hat, mag daraus gefolgert werden, daß das Personal des Postamts, das 1870 noch aus 6 Beamten und 5 Unterbeamten bestand, Ende 1905 1 Postamtsdirektor, 2 Oberpostkontrollore, 6 Kontrollore, 64 subalterne Verkehrsbeamte, 26 Post- und Telegraphenmanipulantinnen und 74 Unterbeamte, insgesamt also 173 Personen umfaßte. Dazu kommen noch 1 Oberpostverwalter, 1 Postkontrollor, 15 Beamte und 15 Unterbeamte beim Bahnhofspostamte. Aber selbst mit diesem Personal kann der Verkehr in den Sommermonaten nicht bewältigt werden. Zahlreiche Hilfsbeamte, 1905 nicht weniger als 71 männliche und 12 weibliche Beamtenkräfte und 83 Unterbeamte, müssen dem Postamte für die Kurzeit zugewiesen werden. Dies ist verständlich, wenn man berücksichtigt, daß 1905 in Karlsbad 59 736 Personen als Kurgäste anwesend waren.

Ein vielgestaltiges Bild von der Entwicklung des Karlsbader Verkehrslebens in den letzten 200 Jahren wird in dem eingangs bezeichneten Buche vor unseren Blicken entrollt. Das Buch wird für viele Verkehrsbeamte, die Karlsbad besucht haben oder noch besuchen werden, von Interesse sein.

Personalverhältnisse bei der französischen Post- und Telegraphenverwaltung.

In Frankreich hat kürzlich durch die Erlasse des Präsidenten der Republik vom 9. Juni 1906 eine Neuregelung der Bestimmungen über die Beförderung der Post- und Telegraphenbeamten (mit Ausnahme der bei der Zentralbehörde beschäftigten) in höhere Gehalts- und Rangstufen sowie über die Ausübung des Disziplinarverfahrens gegen diese Beamten und die Unterbeamten stattgefunden. Das Verfahren regelt sich jetzt nach folgenden Grundsätzen.

I. Beförderung der Beamten.

Die Versetzung der Beamten in höhere Gehaltsklassen sowohl als in höhere Dienststellen geschieht auf Grund der Beschlüsse besonderer Beförderungskommissionen. Diese sind von zweierlei Art: Bezirkskommissionen, die über die Beförderung der Beamten je eines bestimmten Postbezirks beschließen und entsprechende Vorschläge abgeben, und die Generalkommission in Paris, welche die Vorschläge der Bezirkskommissionen einer Prüfung und endgültigen Feststellung unterzieht. In jedem Postdirektionsbezirke bestehen am Sitze der Direktion 2 Kommissionen, wovon die erste — aus dem Bezirksdirektor und den höheren Beamten der Direktion gebildet — über die Beförderung der bei der Direktion beschäftigten Beamten, der Vorsteher der selbständigen Postanstalten und der Haupt-Telegraphen- und Fernsprechämter sowie der Ober-Telegraphenmechaniker berät, während die zweite — aus dem Bezirksdirektor, den höheren Beamten der Direktion, den Vorstehern der größeren Postanstalten sowie der Haupt-Telegraphen- und Fernsprechämter bestehend — über die übrigen Beamten des Bezirks ihre Vorschläge abgibt. (Abweichend hiervon werden im Seinebezirke, der größeren Beamtenzahl entsprechend, 7 Kommissionen mit besonderer Zusammensetzung gebildet.) Über die Verhältnisse des Bahnpostpersonals befinden 8 Kommissionen, die am Sitze der Direktionen der 8 Bahnpostlinien (Nord, Ost, Lyon, Südwest, West, Nordwest, Pyrenäen und Mittelmeer) zu-

sammentreten. Sie bestehen lediglich aus dem Direktor, seinen Inspektoren und Unterinspektoren, soweit es sich um Beurteilung der Bureaubeamten der Direktion und der Vorsteher der Bahnhofspostämter in Paris handelt; in den übrigen Fällen treten diesen Mitgliedern noch die genannten Postamtsvorsteher und mehrere Obersekretäre (chefs de brigade) hinzu. Im weiteren bestehen je besondere Kommissionen für das Personal der nachbezeichneten Dienstzweige: Generalinspektion, höhere Post- und Telegraphenfachschule, Unterhaltung der Seekabel, französische Postanstalten im Ausland und Seepostdienst, Kontrolle der französischen Seekabelgesellschaft, technische und wissenschaftliche Prüfungstelle.

Kein Kommissionsmitglied soll an Beschlüssen teilnehmen, die es selbst oder andere Beamte seines Ranges betreffen; demgemäß beschließt über die Beförderung der Oberinspektoren, Inspektoren, Unterinspektoren, Oberingenieure, Ingenieure und (bei Rangerhöhungen) der Unterdirektoren der chef de service (Bezirksdirektor, Bahnpostdirektor und Chefingenieur) allein und über Beförderung der chefs de service und der Unterdirektoren nur die Generalkommission.

Die Bezirkskommissionen werden jährlich im November durch den Unterstaatssekretär zusammenberufen. Sie prüfen die ihnen von den Amtsvorstehern usw. eingesandten Vorschläge auf Grund der Personalakten der Beteiligten und entscheiden darüber nach einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Das Ergebnis der Beschlüsse wird in 2 Nachweisungen — einer Vorschlagsliste für Gehaltszulagen und einer solchen für Versetzung in höhere Dienststellen — zusammengefaßt. Vorbedingung für den Anspruch auf Gehaltszulage ist bei den Beamten, daß sie mindestens 2 Jahre und bei den Beamtinnen, daß sie mindestens 1 Jahr auf der niedrigeren Gehaltsstufe zugebracht und sich nach dem Urteile der Kommission dienstlich und außerdienstlich mindestens »gut« geführt haben. Im übrigen hängt es von der dienstlichen Tüchtigkeit der einzelnen ab, ob und in welchem Grade sie zur Beförderung in die höhere Gehaltsstufe empfohlen werden. Die Vorschläge werden in 3 Abstufungen gemacht, au choix, au demi-choix und à l'ancienneté. Beamte, deren Leistungen zwar den Mindestanforderungen der Kommission nicht genügen, die aber bereits sehr lange auf der niedrigeren Gehaltsstufe zugebracht haben, können mit Rücksicht hierauf vorgeschlagen werden. Die nach ihrer Führung oder ihren Leistungen für eine Gehaltsaufbesserung nicht in Betracht kommenden Beamten werden gleichwohl (aber mit dem Vermerk à éliminer) in die Liste aufgenommen. Zur Beförderung in höhere Dienststellen werden nur solche Beamte ausgewählt, die sich dienstlich und außerdienstlich »sehr gut« geführt haben und für die Stellen geeignet sind. Außerdem müssen die Bewerber um höhere Stellen im Vorschlagsjahr eine gewisse Mindestdienstzeit, von ihrem Eintritt in den Post- und Telegraphendienst ab und einschließlich der Militärdienstzeit gerechnet, zurückgelegt und dürfen ein bestimmtes Lebensalter nicht überschritten haben. Die Mindestdienstzeit beträgt für die Anwartschaft auf die Stellen für

Generalinspektoren	25 Jahre
Bezirksdirektoren	20 -
Bahnpostdirektoren	20 -
Unterdirektoren	20 -
Oberinspektoren	20 -
Unterinspektoren	14 -
Vorsteher größerer Post- und Telegraphenanstalten I. Klasse	24 -

Vorsteher größerer Post- und Telegraphenanstalten II. Klasse	21 Jahre
Abteilungsvorsteher bei den Verkehrsanstalten (chefs de section)	21 -
Vorsteher von Stadtfernsprechämtern	21 -
Vorsteher größerer Post- und Telegraphenanstalten III. Klasse und Abteilungsvorsteher (sous-chefs de section)	18 - .

Die Altersgrenze beträgt für die Anwartschaft auf die Stellen für

Bezirksdirektoren	57 Jahre
Chefingenieure	57 -
Unterdirektoren	57 -
Oberingenieure	57 -
Oberinspektoren	57 -
Bahnpostdirektoren	55 -
Inspektoren und Unterinspektoren	52 -
Abteilungsvorsteher (chefs und sous-chefs de section)	58 -
Vorsteher der größeren Post- und Telegraphenanstalten I. bis III. Klasse	58 - .

Die Kommission bestimmt die Reihenfolge, in welcher die für die gleiche Kategorie von Dienststellen in Betracht kommenden Beamten vorzuschlagen sind, lediglich nach ihrer dienstlichen Tüchtigkeit. Beamte, die im vorhergehenden Jahre auf der Vorschlagsliste gestanden haben, aber nicht berücksichtigt werden konnten, werden ohne weiteres in die neue Liste übernommen, sofern sie nicht auf die Stelle verzichtet haben und nicht der Beförderung unwürdig sind. Im letzten Falle ist die Ausschließung eingehend zu rechtfertigen.

Die Generalkommission in Paris wird aus ständigen Mitgliedern, die an allen Beratungen und Beschlüssen teilnehmen, und aus nichtständigen gebildet. Zu den ständigen Mitgliedern zählen der Unterstaatssekretär der Post- und Telegraphenverwaltung, die Kabinettsvorsteher des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Posten und Telegraphen und des Unterstaatssekretärs, die Abteilungsdirektoren bei der Zentralverwaltung und der Postsparkasse, die General-Post- und Telegrapheninspektoren, der I. Personalreferent der Zentralbehörde, der Vorsteher des I. Bureaus des Kabinetts des Unterstaatssekretärs und der Kontrolleur der Ausgaben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten usw. Als nichtständige Mitglieder werden jährlich durch den Minister 2 Beamte aus jeder der 18 Gruppen, in die das Personal zu diesem Zwecke eingeteilt worden ist, ernannt. Sie haben beschließende Stimme, nehmen aber nur an den Beratungen teil, welche die von ihnen vertretene Beamtengruppe betreffen. Sie können nicht 2 Jahre hintereinander der Kommission angehören. Ihre Ernennung wird im Bulletin mensuel des postes et des télégraphes veröffentlicht. Die General-Beförderungskommission (unter dem Vorsitze des Ministers oder des Unterstaatssekretärs oder — bei deren Behinderung — des dem Range nach zunächst in Betracht kommenden Mitglieds) prüft die Vorschlagslisten der Bezirkskommissionen und stellt die Übersichten a) der in höhere Gehaltsstufen, b) der in höhere Dienststellen zu befördernden Beamten auf. In der Übersicht a werden die Beamten nach ihrem Besoldungsdienstalter mit der Maßgabe geordnet, daß den au choix vorgeschlagenen 6 Monate und den au demi-choix vorgeschlagenen 3 Monate zu ihrem wirklichen Dienstalter hinzugerechnet werden. Solange die in einer früheren Übersicht a verzeichneten Beamten noch

nicht alle mit Zulagen bedacht sind, können die in der nächstfolgenden Übersicht vorgeschlagenen nicht im Gehalt aufrücken. Die Zahl der in die Übersichten a aufzunehmenden Beamten wird vom Unterstaatssekretär mit Rücksicht auf die Festsetzungen im neuen Etat bestimmt. In der Übersicht b werden die für die gleichen Dienststellen in Betracht kommenden Beamten streng nach ihrem Besoldungsdienstalter geordnet. Die Übersichten a und b werden nach Vollziehung durch den Minister oder den Unterstaatssekretär im Bulletin mensuel in derselben Anordnung, wie sie aufgestellt worden sind, veröffentlicht.

Die durch obenbezeichneten Erlaß angeordneten Änderungen des bisherigen Verfahrens bestehen in der Vertretung der verschiedenen Beamtenkategorien in der General-Beförderungskommission; der Festsetzung eines Mindestdienstalters und einer Lebensaltersgrenze für gewisse Dienststellen; in der den Beamten gegebenen Gewähr, daß sie ohne weiteres in die neue Übersicht der Beförderung in höhere Dienststellen übernommen werden, wenn sie in der vorhergehenden vorgeschlagen waren, aber nicht berücksichtigt werden konnten, und schließlich in der Abschaffung der Bezirks-Beförderungskommissionen 2. Grades. Diese letzten bildeten eine Zwischeninstanz zwischen den Bezirkskommissionen und der Generalkommission. Aus mehreren Bezirksdirektoren und einem Chefingenieur unter dem Vorsitz eines Generalinspektors bestehend, hatten sie die Vorschläge einer bestimmten Anzahl von Bezirkskommissionen vor der Weitergabe an die Generalkommission einer Prüfung und — hinsichtlich der höheren Beamten — Ergänzung zu unterziehen.

II. Disziplinarverfahren gegen Beamte, Unterbeamte und Arbeiter.

Mit Rücksicht auf das Disziplinarverfahren werden die gegen das Post- und Telegraphenpersonal (mit Ausnahme desjenigen der Zentralbehörde) zu verhängenden Disziplinarstrafen (vergl. Archiv 1902, Seite 143) eingeteilt in a) Strafen des 1. Grades, zu denen die vom chef de service erteilte Warnung und die gegen jugendliche Besteller verfügte Amtssuspension für höchstens 8 Tage oder die Versetzung nach einem anderen Verkehrsamt in derselben Stadt gehören; b) Strafen des 2. Grades, das sind der vom Minister oder vom Unterstaatssekretär erteilte Verweis, die Versetzung nach einer anderen Verkehrsanstalt oder in eine andere Dienststelle an demselben Orte ohne Besoldungsverminderung und die gegen Unterbeamte und dauernd beschäftigte Arbeiter auf eine bestimmte Zeit verfügte Amtssuspension; c) Strafen des 3. Grades, zu denen Versetzung nach einem anderen Orte ohne Besoldungsverminderung, Versetzung nach einem anderen Orte und in einen anderen Dienst ohne Besoldungsverminderung, Herabsetzung im Range oder Gehalt ohne Ortswechsel, Versetzung in einen anderen Dienst oder an einen anderen Ort mit Besoldungsverminderung, Versetzung in den einstweiligen oder dauernden Ruhestand und schließlich Entlassung aus dem Dienste gehören. Die Strafen des 2. Grades und die ersten beiden Strafen des 3. Grades können mit einer Zurücksetzung in der Gehaltsaufbesserung verbunden werden. Strafen des 1. Grades verhängen die chefs de service unmittelbar. Die Strafen des 2. und 3. Grades werden (nach Prüfung der Angelegenheit durch einen Bezirks-Disziplinarrat oder durch den Zentral-Disziplinarrat) gegen die vom Präsidenten der Republik oder vom Minister ernannten Beamten vom Minister und gegen das übrige Personal vom Unterstaatssekretär verfügt. Jedoch kann die Entlassung der vom Präsidenten ernannten Beamten nur von diesem verfügt werden. Der Zentral-

Disziplinarrat ist zuständig a) für Vergehen, die eine Strafe des 3. Grades nach sich ziehen, hinsichtlich aller Beamten; b) für Vergehen, die eine Strafe 2. Grades erfordern, nur hinsichtlich der Generalinspektoren, Chefingenieure, Direktoren, Unterdirektoren, Ingenieure und Oberingenieure, Inspektoren, Ober- und Unterinspektoren, Vorsteher der größeren Verkehrsanstalten und Obersekretäre. Die Bezirks-Disziplinarräte (20 an der Zahl) beschließen über Strafen 2. Grades gegen das übrige Personal. Beide Disziplinarräte sind aus ständigen und nichtständigen Mitgliedern zusammengesetzt. Zu den ständigen Mitgliedern zählen bei dem Zentralrate die Kabinettsvorsteher des Ministers und des Unterstaatssekretärs, die Abteilungsdirektoren bei der Zentralpostbehörde, der I. Personalreferent bei der Zentralpostbehörde und der Vorsteher des 1. Bureaus des Kabinetts des Unterstaatssekretärs; bei den Bezirksräten der Bezirksdirektor am Orte, wo der Disziplinarrat zusammentritt, der Inspektor, der Vorsteher des Hauptpostamts und sein Stellvertreter (chef de section, chef de brigade, commis principal) ebendaselbst. Als nichtständige Mitglieder ernennt der Minister jährlich für jeden Disziplinarrat 2 Beamte aus jeder der 11 Gruppen, in die zu diesem Zwecke das Beamten- und Unterbeamtenpersonal eingeteilt ist. Die ständigen Mitglieder nehmen an allen, die nichtständigen Mitglieder nur an solchen Sitzungen teil, in denen über die Bestrafung eines Beamten der von ihnen vertretenen Gruppe verhandelt wird. Jedoch sollen ständige Mitglieder der Bezirksräte nicht bei Beratungen und Beschlüssen über solche Beamte zugegen sein, die mit ihnen bei der gleichen Dienststelle beschäftigt sind. Kein nichtständiges Mitglied darf den Disziplinarräten zwei Jahre hintereinander angehören. Der Zentralrat und die Bezirksräte sind für die Prüfung jeder Disziplinarsache aus den ständigen Mitgliedern und aus denjenigen beiden nichtständigen Mitgliedern zusammengesetzt, welche die Gruppe vertreten, zu der der Angeschuldigte gehört. Die Disziplinarräte beschließen auf Grund der ihnen von den chefs de service eingereichten (der Zentralrat auf Grund der von den zuständigen Stellen der Zentralbehörde gefertigten) schriftlichen Berichte und der zugehörigen Untersuchungsakten, können aber auch den Angeschuldigten zur Verhandlung vorladen. Ebenso hat der angeschuldigte Beamte, Unterbeamte oder Arbeiter seinerseits das Recht, unaufgefordert zur Verhandlung zu erscheinen, um seine Verteidigung zu führen, oder er kann zu diesem Zwecke einen am Sitze des Disziplinarrats oder in dessen Nähe wohnhaften Beamten seines Ranges oder einen Rechtsanwalt abordnen. Damit er hierzu in der Lage ist, wird ihm der Verhandlungstermin vorher rechtzeitig mitgeteilt, und die Untersuchungsakten werden ihm oder seinem Vertreter 3 Tage vor dem Termine zur Verfügung gestellt. In keinem Falle darf ein Angeschuldigter vor einen Disziplinarrat geladen werden, zu dessen Mitgliedern einer oder mehrere seiner nächsten Vorgesetzten gehören. Die von den Disziplinarräten vorgeschlagenen Strafen dürfen vom Minister oder dem Unterstaatssekretär nicht verschärft werden. Zentralrat und Bezirksräte sind unabhängig von einander; es findet daher auch keine Berufung von einem an den anderen statt.

Die Änderungen hinsichtlich des Disziplinarverfahrens bestehen in der Einrichtung der Bezirksräte und in der Maßnahme, daß der angeschuldigte Beamte usw. sich einen Verteidiger wählen darf. Die Einrichtung von Bezirksräten ist aus der Erwägung hervorgegangen, daß einerseits der Zentralrat einer Entlastung bedürfe, anderseits dem mittleren und unteren Beamtenpersonal das persönliche Erscheinen vor dem Disziplinargericht in gewissem Grade erleichtert werden müsse.

Durch Erlaß des Präsidenten der französischen Republik vom 7. September 1906 sind die erörterten neuen Grundsätze auch auf das bei Beförderung und Bestrafung des Personals der Zentral-Post- und Telegraphenverwaltung zu beobachtende Verfahren ausgedehnt worden. Die Beförderungskommissionen — je eine für das Beamtenpersonal jeder Abteilung — setzen sich hier aus dem Direktor und den Referenten der einzelnen Abteilungen zusammen. Sie arbeiten die Vorschläge über Beförderung des Personals in höhere Gehalts- oder Rangklassen aus und unterbreiten sie durch Vermittlung des Unterstaatssekretärs dem bei der Zentralbehörde bestehenden Direktorenrat, der sie prüft und danach die Beförderungsübersichten aufstellt. Die Kommissionsmitglieder sollen bei Beratungen, die sie persönlich oder Beamte ihres Ranges betreffen würden, nicht mitwirken. Der Direktorenrat, der auch über die gegen das Personal der Zentralbehörde zu verhängenden Disziplinarstrafen beschließt und in sonstigen ihm vom Minister oder Unterstaatssekretär zugewiesenen Angelegenheiten Gutachten und Vorschläge abgibt, besteht in der Regel aus den Kabinettsvorstehern des Ministers und des Unterstaatssekretärs, den Abteilungsdirektoren bei der Zentralpostbehörde, dem Vorsteher des I. Bureaus im Kabinett des Unterstaatssekretärs und dem Kontrolleur der Ausgaben im Ministerium. Den Vorsitz führt der Minister oder der Unterstaatssekretär. Sobald der Direktorenrat als Beförderungskommission zusammentritt, ergänzt er sich durch Zuziehung von Vertretern der Beamten der Zentralbehörde, die zu diesem Zweck in 5 Gruppen (Referenten, Bureauvorsteher und Büchereiverwalter, Bureaubeamte I. Klasse, Bureaubeamte II. Klasse und weibliche Beamte) eingeteilt werden. Für die Beförderung in höhere Rangklassen gilt als Regel, daß die Stellen für Abteilungsdirektoren, Referenten und Bureauvorsteher mit Beamten der Zentralbehörde des nächst niedrigeren Grades oder mit solchen Beamten der Bezirksverwaltungen besetzt werden, die wenigstens den Mindestgehaltssatz der Stelle oder den nächst niedrigeren besitzen. Die Bureaubeamten I. Klasse (rédacteurs) werden aus den Inhabern gleichartiger Stellen bei den Bezirksdirektionen oder aus den Anwärtern für solche Stellen ausgewählt. Die Bureaubeamtenstellen II. Klasse sind den von der Beförderungskommission im Kriegsministerium hierfür vorgeschlagenen Unteroffizieren vorbehalten. Für den neu geschaffenen Posten eines Büchereiverwalters (Gehalt 5500 bis 8000 Frcs.) kommen Bureauvorsteher der Zentralbehörde oder Inspektoren und Obersekretäre (chefs und sous-chefs de section) des Bezirksdienstes in Frage. Es müssen jedoch die Bewerber für Stellen von Abteilungsdirektoren mindestens 25, die für Referentenstellen mindestens 20, derjenige für die Stelle des Büchereiverwalters mindestens 18 und die für Bureauvorsteherstellen mindestens 17 Jahre im Post- und Telegraphendienste zurückgelegt haben; anderseits dürfen die Bewerber für Referentenstellen nicht älter als 57 Jahre und diejenigen für Bureauvorsteherstellen und für das Amt des Büchereiverwalters nicht älter als 52 Jahre sein. Ebenso ist eine gewisse Lebensaltersgrenze für die Ober-Beamtinnen vorgesehen, und zwar 57 Jahre für die surveillante principale und 52 Jahre für die surveillantes. Das Verfahren bei Aufstellung und Veröffentlichung der Beförderungsübersichten für das Personal der Zentralverwaltung ist im übrigen dasselbe wie hinsichtlich der Übersichten für das Personal der Bezirksverwaltungen.

Gegen die Beamten und Unterbeamten der Zentralbehörde können folgende Disziplinarstrafen verhängt werden: 1. Warnung, 2. Verweis mit oder ohne Zurücksetzung in der Beförderung, 3. Versetzung in den

Bezirksdienst, 4. Versetzung in eine niedrigere Dienststelle, 5. Versetzung in den einstweiligen Ruhestand, 6. Entlassung. Die Warnung wird von dem Dienstvorgesetzten erteilt, die übrigen Strafen verfügt der Minister hinsichtlich der Abteilungsdirektoren, der Referenten, der Bureauvorsteher sowie des Büchereiverwalters und der Unterstaatssekretär hinsichtlich der sonstigen Beamten und der Unterbeamten; jedoch steht die Entlassung der Direktoren nur dem Präsidenten der Republik zu. Die Strafen unter 2. bis 6. werden erst nach Prüfung und Entscheidung der Strafsache durch den Direktorenrat verhängt. In keinem Falle dürfen die von diesem vorgeschlagenen Strafen vom Minister oder Unterstaatssekretär verschärft werden. Sobald der Direktorenrat in Disziplinarangelegenheiten entscheidet, verstärkt er sich durch Hinzuziehung von Vertretern des Personals der Zentralbehörde, das zu diesem Zweck in 7 Gruppen eingeteilt wird. Das Verfahren des Direktorenrats in Disziplinarsachen regelt sich nach denselben Bestimmungen, wie sie für den Zentraldisziplinarrat erlassen sind.

Schweizerisch-italienisches Übereinkommen, betreffend die Simplonbahn.

Nach dem Übereinkommen zwischen der Schweiz und Italien wegen des Anschlusses des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon vom 2. Dezember 1899 besitzt die Schweiz die Konzession für die in der Mitte des Tunnels beginnende italienische Tunnelstrecke bis zur nördlichen Einfahrtweiche der Station Iselle. Die daran anschließende Strecke Iselle–Domodossola, an der die Zwischenstationen Preglia und Vargo gelegen sind, ist zwar Eigentum der italienischen Staatsbahnen, doch wird der Bahnbetrieb auf dieser Strecke, soweit der Fahr- und Zugdienst in Frage kommt, von den schweizerischen Bundesbahnen wahrgenommen. Als internationaler Bahnhof, wo die italienischen Züge die schweizerischen aufnehmen und umgekehrt, gilt der Bahnhof Domodossola. Diesen eigenartigen rechtlichen Verhältnissen entsprechend enthält Art. 15 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1899 die Festsetzung, daß vor der Betriebseröffnung der Simplonlinie zwischen den beiden Regierungen besondere Übereinkommen abzuschließen seien, die die nachbezeichneten Dienste in ihren Einzelheiten regeln sollten: Post (bezüglich des Dienstes der Bureaus des Bahnhofs Domodossola und der zwischen Brig und Domodossola gelegenen Poststellen sowie bezüglich des Dienstes der Bahnpostwagen auf der Linie von Iselle nach Domodossola), Zoll, Telegraph, Polizei und Gesundheitspolizei. Diesen besonderen Übereinkommen, die teils im Januar, teils im März 1906 abgeschlossen worden sind, entnehmen wir auf Grund der Botschaft, die der schweizerische Bundesrat wegen Genehmigung der Übereinkommen an die Bundesversammlung gerichtet hat, folgende Einzelheiten.

Nach dem Post-Übereinkommen findet zwischen dem Gebiete der Schweiz und dem Gebiet Italiens durch Vermittlung der beiderseitigen Postanstalten über die Simplonlinie ein geregelter Austausch der im unmittelbaren gegenseitigen Verkehr und im Durchgange vorkommenden Brief- und Paketsendungen statt. Die Verwaltungen machen sich verbindlich, für möglichst schleunige Beförderung der ihnen zugeführten Sendungen zu sorgen und namentlich für die Briefsendungen die schnellsten vorhandenen

Beförderungsgelegenheiten zu benutzen. Die Übergabe der mit der Simplonbahn zu befördernden Postsendungen findet in Domodossola statt, wo die schweizerische Postverwaltung zu dem Zwecke auf dem internationalen Bahnhof eine Postagentur unterhält; die Räume für diese Postanstalt werden der schweizerischen Postverwaltung von den italienischen Eisenbahnen unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die Übergabe erfolgt in Domodossola, soweit die Briefsendungen in Frage kommen, in der Regel von Bahnpost zu Bahnpost; die Postpakete werden zwischen der schweizerischen Postagentur in Domodossola und dem italienischen Postamte daselbst, die Postfrachtstücke zwischen der schweizerischen Postagentur und der italienischen Bahnverwaltung ausgetauscht. Die gegenseitige Überweisung der Postpakete und Postfrachtstücke erfolgt täglich wenigstens zweimal, so daß einem unnötig langen Überlager der Sendungen vorgebeugt ist. Die Übergabe selbst wird durch Personal der übergebenden Verwaltung auf Grund von doppelt ausgefertigten Übergangsfrachtzetteln bewirkt, von denen das eine Exemplar der übernehmenden Verwaltung übergeben wird, während das andere zur Quittungsleistung dient und dem übergebenden Teile verbleibt.

Der gesamte Postdienst zwischen Brig und Domodossola wird durch die schweizerische Postverwaltung besorgt; diese trägt vorkommendenfalls auch für die Beförderung von Briefsendungen durch das Eisenbahnpersonal Sorge. Die zwischen den italienischen Postanstalten der Strecke Iselle–Domodossola auszutauschenden Briefsendungen werden schweizerischerseits unentgeltlich befördert; doch ist vorgeschrieben, daß die italienischen Postanstalten die Briefsendungen in geschlossene Posten aufnehmen. Für die Beförderung der Paketsendungen zwischen diesen Postanstalten vergütet die italienische Postverwaltung der Schweiz 7 Ct. für jede Sendung. Im weiteren ist vereinbart, daß, wenn auf der Strecke Iselle–Domodossola eine Begleitung von Zügen durch Postpersonal lediglich zur Bedienung der italienischen Stationen notwendig werden sollte, die italienische Postverwaltung der schweizerischen die wirklich erwachsenden Kosten zu erstatten hat. In Fällen dieser Art kann die italienische Verwaltung die Begleitung der Züge auch durch ihr eigenes Personal ausführen lassen und ist dann zur Zahlung einer Entschädigung an die schweizerische Postverwaltung nicht verpflichtet. Im übrigen beansprucht die schweizerische Postverwaltung für Wahrnehmung des Postdienstes auf der Strecke Iselle–Domodossola keine Vergütung. Anderseits verzichten die italienische Postverwaltung und die italienische Bahnverwaltung auf jede Entschädigung für die Beförderung der schweizerischen Bahnpostwagen nebst ihrer Ladung und des schweizerischen Bahnpostpersonals auf der italienischen Strecke, auch wird das Rangieren und die Unterstellung der schweizerischen Bahnpostwagen in Domodossola und nötigenfalls auch auf den anderen Stationen unentgeltlich bewirkt. Die Briefeinwürfe der schweizerischen Bahnposten werden auf italienischem Gebiet offen gehalten; zur Frankierung der auf italienischem Gebiet in die Briefkasten der schweizerischen Bahnpostwagen eingelegten Briefsendungen sind italienische Postwertzeichen zu verwenden, auch sind diese Briefsendungen nach dem italienischen Tarife zu frankieren. Die Aushändigung von Sendungen an die Empfänger ist dem schweizerischen Postpersonal auf italienischem Gebiet untersagt.

Die Zollbehandlung in bezug auf den Postverkehr wird — auch für die zwischen Domodossola und der Grenze gelegenen Stationen — in Domodossola vorgenommen. Jedoch haben die Vorsteher des schweizerischen wie des italienischen Zolles das Recht, auf den Endstationen Brig

und Domodossola die Postwagen sowie die für Postzwecke benutzten Wagenabteilungen zu besichtigen, auch dürfen sie die Vorweisung der Frachtzettel, auf denen Postsendungen verzeichnet sind, verlangen, dürfen aber keine verschlossenen Postsendungen öffnen. Im allgemeinen soll die zollamtliche Untersuchung nur im Beisein des Postbegleiters stattfinden, auch soll sie in einer solchen Weise bewirkt werden, daß durch sie weder die Postgeschäfte leiden noch eine Verspätung der Züge verursacht wird.

Während auf der Gotthardstraße der Verkehr der Personenposten mit der Betriebseröffnung des Tunnels eingestellt wurde, hat auf der Simplonstraße eine Aufhebung der Personenposten nicht erfolgen können, weil diese auf der schweizerischen Seite den Ort Berisal und auf der italienischen Seite die Orte Simplon und Gondo bedienen. Die schweizerische Postverwaltung hat sich daher, wie schon S. 389 des Archivs 1906 erwähnt ist, zu einer beschränkten Aufrechterhaltung der bisherigen Personenpostverbindung entschlossen, und zwar wird im Sommer (vom 15. Juni bis 15. September) täglich eine Personenpost zwischen Brig und Iselle unterhalten werden, während für den Winter (16. September bis 14. Juni) ein Postkurs zwischen Simplon-Dorf und Iselle vorgesehen ist. Diese Postverbindungen sollen nach dem Post-Übereinkommen von der schweizerischen Postverwaltung auf eigene Rechnung und Gefahr durch einen von ihr anzunehmenden Unternehmer betrieben werden, auch ist es Sache der schweizerischen Verwaltung, die Zahl der Fahrten, die Fahrzeiten und die Bespannung zu bestimmen. Zum Zwecke der Einschreibung der Postreisenden und ihres Gepäcks sowie der Abfertigung der schweizerischen Postkurse über den Simplon, ferner für die Umladung der Sendungen in Iselle unterhält die schweizerische Postverwaltung auf dem dortigen Bahnhof eine Postagentur, für die die italienische Eisenbahnverwaltung den Dienstraum unentgeltlich herzugeben hat. Den Paketen, die aus den schweizerischen Ortschaften an der Simplonstraße herrühren und nach der Schweiz oder darüber hinaus gerichtet sind, gewährt die italienische Regierung zoll- und gebührenfreien Durchgang durch das italienische Gebiet. Im übrigen unterliegen die schweizerischen Postwagen auf italienischem Gebiete der Kontrolle der italienischen Zollbehörde, doch darf diese Kontrolle nicht derart ausgeübt werden, daß die Posten oder Sendungen durch sie in der Beförderung aufgehalten werden, auch ist die Öffnung verschlossener Postsendungen durch Zollbeamte ausdrücklich untersagt.

Zur Erleichterung des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs zwischen der Schweiz und Italien ist zwischen den beteiligten Behörden schon unter dem 3/5. Mai 1905 ein Übereinkommen abgeschlossen worden, wonach ein Telegraphen- und Fernsprechkabel durch den Simplontunnel gelegt werden sollte. Dieses aus sieben Adern bestehende Kabel ist inzwischen dem Betrieb übergeben worden; es dient ausschließlich dem öffentlichen Telegraphen- und Fernsprechverkehr, also nicht für Zwecke des Bahndienstes. Das im Januar 1906 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossene Telegraphen- und Fernsprech-Übereinkommen bezieht sich in der Hauptsache auf den internationalen Bahnhof Domodossola, und zwar hat sich die italienische Telegraphenverwaltung verpflichtet, auf diesem Bahnhof eine öffentliche Telegraphenanstalt und eine öffentliche Fernsprechstelle zu errichten. Die Telegraphenanstalt ist in die Leitung Brig–Domodossola–Novara eingeschaltet worden, während die Fernsprechstelle mittels einer Schleife an die Fernsprechvermittlungsanstalt in Brig angeschlossen ist. Für den Fall, daß in Domodossola späterhin ein Ortsfernsprechnetz eingerichtet werden sollte, bestimmt das Übereinkommen, daß die

Sprechstelle auf dem internationalen Bahnhof an dieses Ortsnetz angeschlossen, und daß die Schleife zwischen Brig und Domodossola dann für den Verkehr zwischen den Vermittlungsanstalten in den beiden Orten nutzbar gemacht werden soll. Die bei der öffentlichen Telegraphenanstalt auf dem Bahnhof in Domodossola aufgelieferten Privattelegramme unterliegen dem Telegraphentarif Italiens; für den Sprechverkehr der Fernsprechstelle bleiben die in einem vorläufigen Übereinkommen vom Jahre 1904 vereinbarten Gebühren maßgebend. Die für den Dienst auf dem Bahnhofe Domodossola und auf der Strecke von Brig nach Domodossola verwendeten schweizerischen und italienischen Post-, Telegraphen-, Zoll-, Polizei- usw. Beamten haben das Recht, in Dienstangelegenheiten sowohl die öffentlichen wie die Bahn-Telegraphen- und Fernsprechanlagen zwischen Brig und Domodossola unentgeltlich zu benutzen; in der Regel sollen die Diensttelegramme jedoch nicht mit dem Bahntelegraphen sondern mit dem öffentlichen Telegraphen befördert werden. Für Privattelegramme darf der Bahntelegraph nur ausnahmsweise benutzt werden, insbesondere dann, wenn es sich um Nachforschungen nach verlorenem oder fehlgeleitetem Gepäck, um Zugverspätungen, um Nachforschungen nach verlorenen Eisenbahnfahrkarten oder um Krankheits- oder Unglücksfälle handelt. Doch ist in allen diesen Fällen Bedingung, daß die Telegramme an eine auf dem Bahnhof in Brig oder auf dem Bahnhof in Domodossola bestehende Dienststelle gerichtet sind.

Die weiteren neuerdings zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkommen, die den Zolldienst, den Polizeidienst und den Dienst der Gesundheitspolizei auf dem internationalen Bahnhof in Domodossola betreffen, sind für den Post- und Telegraphenverkehr nur von mittelbarem Interesse; deshalb sollen hier nur die wichtigsten Bestimmungen dieser Übereinkommen angeführt werden.

Die Tätigkeit des schweizerischen Zollamts in Domodossola ist, abgesehen von der Zollabfertigung der Postsendungen einschließlich der Postfrachtstücke, von der schon die Rede war, auf den Reiseverkehr beschränkt; die Zollrevision des zum Eintritt in die Schweiz bestimmten Gepäcks wird also in Domodossola vorgenommen. Doch ist vorgesehen, daß die Revision in gewissen Fällen unterwegs stattfinden kann, wie dies auf der Gotthardbahn in den Schnellzügen bereits geschieht. Im weiteren kann bei Gepäck, das nach einem schweizerischen oder italienischen Orte mit Zollamt bestimmt ist, vom Reisenden oder in dessen Abwesenheit von der Bahn verlangt werden, daß die Zollrevision erst am Bestimmungsorte stattfinde. Da sich auf italienischem Gebiete zwischen Domodossola und der Grenze, wie schon erwähnt, drei Stationen befinden, so werden die Züge von Domodossola aus von einem schweizerischen Zollbeamten begleitet, der das Handgepäck der von den Zwischenstationen nach der Schweiz reisenden Personen revidiert. Anderseits werden die Züge nach Domodossola von Brig aus durch einen italienischen Zollbeamten begleitet, damit die auf den italienischen Zwischenstationen die Bahn verlassenden Reisenden kontrolliert werden können. Hinzuzufügen ist noch, daß das schweizerische Zollamt in Domodossola bei seinen Dienstverrichtungen die schweizerischen Gesetze anwendet, und daß die in Domodossola begangenen Übertretungen des schweizerischen Zollgesetzes nach schweizerischem Rechte verfolgt werden.

Nach dem Polizei-Übereinkommen, das im wesentlichen dem Übereinkommen über den Polizeidienst auf den internationalen Stationen der Gotthardbahn entspricht, hat die Schweiz das Recht erhalten, auf dem Bahnhof in Domodossola einen Polizeiposten einzurichten, dessen Aufgabe

es ist, bei der Übergabe der aus der Schweiz abzuschiebenden oder auszuweisenden Personen an die italienische Polizeibehörde mitzuwirken oder derartige aus Italien abzuschiebende oder auszuweisende Personen von der italienischen Behörde zu übernehmen und für ihre Weiterbeförderung Sorge zu tragen. Im übrigen wird die Überwachung der Bahnhöfe und der Bahnlinie von Domodossola bis zur Landesgrenze im Tunnel ausschließlich durch die italienischen Behörden ausgeübt, wogegen der öffentliche Sicherheitsdienst in den Zügen zwischen Domodossola und Iselle durch die schweizerischen und italienischen Polizeibehörden wahrgenommen wird. Aus dem Gesundheitspolizei-Übereinkommen sei erwähnt, daß für die gesundheitspolizeiliche Untersuchung der Reisenden und ihres Gepäcks auf dem Bahnhofe Domodossola ein besonderes Gebäude errichtet worden ist. Für Zwecke dieser Untersuchung kann jeder der beiden Vertragsstaaten einen Arzt bestellen. Das Übereinkommen sorgt auch dafür, daß die Ärzte über die nötigen Desinfektionsmittel und Apparate verfügen, auch enthält es Bestimmungen zugunsten der Personen, die in Domodossola durch den Gesundheitsdienst zurückgehalten werden. Die sonstigen Bestimmungen des Gesundheitspolizei-Übereinkommens beziehen sich auf die Viehseuchenpolizei.

Zum Schlusse sei noch angeführt, daß die sämtlichen Übereinkommen dem auf italienischem Gebiete stationierten schweizerischen Personale den Schutz der italienischen Behörden zusichern, auch ist vereinbart, daß die schweizerischen Beamten und Angestellten nebst ihren Familienangehörigen in Italien weder zum Militärdienste noch zu sonstigen persönlichen Leistungen für den italienischen Staat herangezogen werden dürfen. In allem, was den Dienst und die Disziplinarverhältnisse betrifft, untersteht das schweizerische Personal ausschließlich den schweizerischen Behörden. Für sein Mobiliar, ebenso für die Dienstkleidung, hat das schweizerische Personal der Strecke Iselle–Domodossola und des Bahnhofs Domodossola in Italien Zollfreiheit. Ebenso braucht kein italienischer Zoll entrichtet zu werden für das Mobiliar sowie für die Werkzeuge, Gerätschaften nnd Formulare der schweizerischen Behörden, die Beamte auf der Strecke Iselle–Domodossola unterhalten, ferner nicht für das Feuerungsmaterial, das Schmier- und Brennöl und die Ersatzstücke für Eisenbahnmaterial, soweit sie für die Strecke von Domodossola bis zur Grenze bestimmt sind.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Der Schlicksche Kreisel. Der in Hamburg erscheinenden »Deutschen nautischen Zeitschrift Hansa« (Jahrg. 1906 Nr. 35, 36 u. 37) entnehmen wir die nachstehenden interessanten Mitteilungen über eine wichtige neue Erfindung auf dem Gebiete des Schiffbauwesens. Es handelt sich um den Schlickschen Kreisel, der keinen geringeren Zweck hat als den, die Schlingerbewegungen der Schiffe zu verhindern.

Der Schlicksche Kreisel besteht aus einem horizontal liegenden Schwungrade, das auf einer senkrechten Welle befestigt ist. Diese Welle ist unten und oben in einem ebenfalls senkrecht stehenden Rahmen gelagert, der sich um zwei in der Mitte seiner beiden Seitenteile angebrachte Lagerzapfen drehend bewegen kann. Die Zapfen liegen in einer horizontalen Linie, so daß sie gewissermaßen den Teil einer horizontalen Welle bilden; ihre Richtungslinie geht quer durch das Schiff. Der Rahmen ist mit einer

Flüssigkeitsbremse versehen, die im wesentlichen darin besteht, daß ein Kolben sich mit Spielraum in einem Zylinder bewegt, der mit einer unter hohem Drucke stehenden Flüssigkeit gefüllt ist. Die Flüssigkeit setzt dem sich bewegenden Kolben großen Widerstand entgegen und verlangsamt dadurch seine Bewegungen.

Wenn nun das mit dem Schlickschen Kreisel ausgestattete Schiff sich neigt, zwingt das mit großer Geschwindigkeit um seine Achse gedrehte Schwungrad infolge seines ausgeprägten Beharrungsvermögens den Rahmen, gleichfalls eine Drehung anzunehmen, so daß das Schwungrad möglichst seine bisherige Drehungslage beibehalten kann. Der Rahmen wird aber durch die Bremse verhindert, diese Bewegung sofort auszuführen; er kann vielmehr in die ihm durch das Schwungrad erteilte Bewegung erst nach einiger Zeit übergehen. Da das Schiff inzwischen seine Neigung beendet hat und wieder in der Rückwärtsschwingung begriffen ist, wirken nunmehr auf die Bewegung des Rahmens zwei sich unmittelbar widerstreitende Kräfte: diejenige, die vom Beharrungsvermögen des Schwungrads infolge der voraufgegangenen Neigung ausgeübt wird, und diejenige, die sich aus der Rückwärtsschwingung des Schiffes ergibt. Die Folge davon ist, daß keine von beiden Bewegungen stattfindet, vielmehr der Rahmen und mit ihm das Schiff ruhig liegen bleiben. Die beabsichtigte Wirkung wird also in der Hauptsache durch die Bremse erzielt. Das Ziel der Anwendung des Schlickschen Kreisels besteht demnach in nichts anderem als einer neuen Art, die Bewegungen des Schiffes zu bremsen. Das Schwungrad mit seinem Rahmen, der eigentliche Kreisel, spielt dabei nur die Rolle eines Vermittlers der Kraftübertragung.

Die mit dem Schlickschen Kreisel angestellten praktischen Versuche haben ein günstiges Ergebnis gehabt. Als Versuchschiff wurde von der Firma H. C. Stülcken Sohn in Hamburg ein früheres Torpedoboot von 35,25 m Länge in der Wasserlinie und 3,60 m größter Breite, der »Seebär«, zur Verfügung gestellt, in welchem der vom »Vulkan« in Stettin angefertigte Kreisel-Apparat in einen Raum vor den Kesseln eingebaut wurde. Die Versuche erfolgten zunächst in ruhigem Wasser. Durch Überholen mittels eines Kranes wurde das Schiff auf etwa 14° seitlich geneigt. War der Kreisel in Ruhe, so bedurfte es 7 einfacher Schwingungen, um zu dem verminderten Ausschlagswinkel von 5° zu kommen, und 20 einfacher Schwingungen, um zu einem Neigungswinkel von 1° zu gelangen. Sobald der Kreisel in Tätigkeit war, erreichte dagegen das Schiff bereits nach einer einzigen einfachen Schwingung den Neigungswinkel von 5° und nach nicht ganz 3 einfachen Schwingungen denjenigen von 1°. Der Kreisel hatte das Schiff also bei einer solch erheblichen Neigung fast augenblicklich zum Stehen gebracht.

Noch interessanter waren die bei ziemlich bedeutendem Seegang auf der Cuxhavener Reede vorgenommenen Versuche. Das Schiff machte eine Fahrt von 14 Knoten und wurde so gesteuert, daß die Wellen es gerade von der Seite trafen. Solange der Kreisel in Ruhe war, rollte das Schiff derart, daß der Aufenthalt an Deck gefährlich war, und bedeutende Neigungswinkel erreicht wurden. Nachdem der Kreisel in Tätigkeit gesetzt war, änderten sich sogleich die Bewegungen des Schiffes. Es lag völlig ruhig zu Wasser, und die Wellen gingen spurlos vorüber. Das Schiff hob und senkte sich mit den Wellenbergen und nahm nicht einmal Spritzwasser über. Die gesamten Bewegungen, die das Schiff unter dem Einflusse des Kreisels machte, waren sanft und ineinander übergehend.

Auf dem »Seebär« wurde der Kreisel-Apparat durch eine Dampfturbine in Umdrehung versetzt, weil Elektrizität nicht zur Verfügung stand. Für

seine spätere Verwendung ist elektrischer Antrieb in Aussicht genommen. Der Apparat ist mit großer Feinheit gearbeitet, so daß die Reibung des Schwungrads sehr gering ist. Dies erhellt schon daraus, daß bei 1600 Umdrehungen in der Minute, einem Gewichte von 500 kg und einem Durchmesser von 1 m ein Zeitraum von $^3/_4$ Stunden erforderlich ist, bis das Schwungrad zur Ruhe kommt, nachdem der Antrieb abgestellt ist. Die Bedienung des Apparats ist die denkbar einfachste und besteht nur in dem für jede Maschine notwendigen Schmieren und dem gelegentlichen Öffnen und Schließen eines Hahnes.

Nach den bei dem Versuchschiffe gemachten Erfahrungen darf man hoffen, daß der Schlicksche Kreisel, der gewiß noch mancher Vervollkommnung fähig ist, auch in der Praxis sich bewähren wird.

Die Kap-Kairobahn. Die Arbeiten an einer das afrikanische Festland von Alexandrien (Kairo) bis Kapstadt von Norden nach Süden durchziehenden großen Verkehrsstraße sind ein gutes Stück weitergefördert worden. Von der britischen Regierung, die nach dem Burenkriege die von der Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft erbauten Linien übernommen hat, ist, wie das »Archiv für Eisenbahnwesen« mitteilt, die von Kapstadt über Kimberley und Mafeking nach den Viktoriafällen führende Eisenbahn jetzt bis Broken Hill vollendet worden. Die nördlichste Teilstrecke von Kalomo nach Broken Hill (281 engl. Meilen) ist so rasch gebaut worden, daß durchschnittlich über eine Meile Streckenlänge täglich mit Gleisen belegt worden ist. Zur Bewältigung dieser Arbeitsleistung waren 3000—5000 Eingeborene und rund 350 Weiße ständig beschäftigt.

Die Länge des ganzen Verkehrswegs beträgt 5875 engl. Meilen; für einen großen Teil der Strecke (1880 engl. Meilen) soll aber vorläufig von der Anlage einer Eisenbahn abgesehen und der Verkehr auf die vorhandenen natürlichen Wasserstraßen (Nil, Weißer Nil und die Seen) geleitet werden. Von den Eisenbahnen ist der nördliche Teil — bis Assuan und von Wady Halfa bis Khartum — schon seit mehr als 10 Jahren in Betrieb, während der südliche Teil, wie oben erwähnt, von Kapstadt bis Broken Hill (2016 engl. Meilen) fertiggestellt ist. Im ganzen sind von der Kap-Kairobahn zur Zeit fast 3000 engl. Meilen in Betrieb; gebaut werden müssen noch rund 1200 engl. Meilen, nämlich die Verlängerung der Südafrikanischen Bahn über Broken Hill hinaus bis zum Tanganyikasee und einige kleinere Strecken nördlich von diesem See.

LITERATUR.

Methode Schliemann zur Selbsterlernung der französischen Sprache. Nach einem von Dr. Heinrich Schliemann gebilligten Plane bearbeitet in Verbindung mit Dr. Jos. Aymeric (Villefranche), Prof. Dr. E. Penner, Dr. A. Keller und andern Fachgelehrten von der Redaktion der Methode Schliemann. Zweite, veränderte, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit einem Plane von Paris. Stuttgart. Verlag von Wilhelm Violet. Preis 20 Mark (oder in 20 Heften zum Preise von je 1 Mark).

Dr. Heinrich Schliemann, der sich durch seine Ausgrabungen in Troja und an anderen Stätten homerischer Zeit einen weltberühmten Namen gemacht

hat, war auch auf dem Gebiete der Sprachenkenntnis von einer seltenen Vielseitigkeit. Er beherrschte die französische, englische, holländische, spanische, portugiesische, russische, polnische, schwedische, alt- und neugriechische, lateinische und arabische Sprache. Die Kenntnis aller dieser Sprachen hatte er sich ohne fremden Unterricht durch eigenes Studium erworben. Die von ihm hierbei angewendete Methode ist den vom Verlage Violet herausgegebenen Lehrbüchern für verschiedene lebende Sprachen zugrunde gelegt. Die Methode Schliemann nimmt als Grundlage des Unterrichts nicht das Studium der Grammatik, verzichtet auch auf das Einlernen einzelner Vokabeln und auf das mühevolle Übersetzen aus der Muttersprache, sie führt vielmehr den Lernenden mitten in die fremde Sprache hinein und hat ihren Schwerpunkt in der Zusammenstellung und Verarbeitung eines für den täglichen Gebrauch geeigneten Sprachstoffs.

Die neue Ausgabe des französischen Lehrbuchs umfaßt auf 408 Seiten 20 einzelne als »Briefe« bezeichnete Hefte. Sie eröffnet den Unterricht mit einer leicht verständlichen Betrachtung der Aussprache des Französischen und bringt dann in 62 Lektionen den Text einer eigens für die Lehrzwecke der Methode Schliemann geschriebenen französischen Novelle »La grande année (1870)«. Die Erlernung der Aussprache wird dadurch erleichtert, daß in den ersten Lektionen unter jedem Textworte die genaue Bezeichnung der Aussprache angegeben ist. An den Novellentext schließen sich jedesmal die Abschnitte: »Sprachliche Erläuterungen«, »Konversation«, »Land und Leute Frankreichs« und »Gespräche über die Hauptvorkommnisse des täglichen Lebens« an. Die sprachlichen Erläuterungen enthalten in Anlehnung an die im Texte vorgekommenen Wörter und Satzbildungen eine knappe Darstellung der französischen Sprach- und Formenlehre. In den Abschnitten »Konversation« wird der Inhalt des voraufgegangenen Teiles der Novelle in Gesprächsform behandelt, so daß der Lernende Gelegenheit hat, das Durchgenommene nochmals zu verarbeiten und sich dauernd anzueignen. Sehr wertvoll als Hilfsmittel zum Eindringen in die fremde Sprache erscheinen aber namentlich die Schilderungen über »Land und Leute Frankreichs« und die »Gespräche aus dem täglichen Leben« sowie die in den späteren Lektionen hinzutretenden Zusammenstellungen von »Gallizismen« (französ. Redensarten) und von »Ergänzungsphrasen«, die den verschiedensten Gebieten entnommen sind. Wir verweisen u. a. auf die für den Verkehrsbeamten besonders interessanten Abschnitte: »Post und Telegraph« (Lekt. 25, S. 162), »Auf der Post« (Lekt. 38, S. 253/254), »Ergänzungsphrasen über postalische Angelegenheiten« (Lekt. 39, S. 256/258), »Im Telegraphenamt« (Lekt. 39, S. 258/259), »Im Fernsprechamt« (Lekt. 40, S. 264).

Das Lehrbuch, das sich auch durch geschmackvolle Ausstattung und angenehmen Druck auszeichnet, wird allen, welche die französische Sprache neu erlernen oder ihre Kenntnisse darin befestigen und vervollständigen wollen, gute Dienste leisten können.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 23. BERLIN, DEZEMBER. **1906.**

Die deutsche Zuckerindustrie und der Magdeburger Markt.*)

In verschwenderischer Fülle bietet die Natur ihre Schätze dar. Immer neue Bedürfnisse weiß sie im Menschen zu erwecken, für die sie die Mittel zur Befriedigung bereit hält. Jedoch nur wenige Gaben reicht sie ihm, ohne daß er sich zu mühen braucht, in genußfähigem oder unmittelbar verwendbarem Zustand; an den Gewinn der meisten übrigen knüpft sie die Vorbedingung eifrigen Strebens, rastloser Arbeit. In unaufhörlichem Ringen trachtet der forschende Menschengeist, ihre Kräfte in geregelte Bahnen zu zwingen, um sich ihrer zu bedienen, sucht er einzudringen in die verborgenen Werkstätten und ihr abzulauschen, was sie mit geheimnisvollen Mitteln hervorbringt, um es nachbildend mit seinem irdisch eingeengten Können wieder zu erzeugen. So hat er den Diamanten und Korund, den Indigo, Kampfer und mancherlei andere Stoffe der Natur auf künstlichem Wege nacherschaffen. Aber abgesehen von der großindustriellen Produktion einiger Farb- und Riechstoffe bauen sich vorläufig noch gewinnbringende und für die Volkswirtschaft eines Landes wichtige Industrien der Hauptsache nach auf der fabrikmäßigen Reindarstellung der auf der Erdober-

*) Quellen: v. Lippmann, Die Entwicklung der deutschen Zuckerindustrie 1850 bis 1900, Leipzig 1900.
H. Paasche, Zuckerindustrie und Zuckerhandel, Jena 1891.
H. Paasche, Die Zuckerproduktion der Welt, Leipzig 1905.
H. Claassen und W. Bartz, Die Zuckerfabrikation, Leipzig und Berlin 1905.
O. Pilet, Der Zuckerhandel, Leipzig und Berlin 1905.
A. Ebering, Die Magdeburger Zuckerbörse seit 1896, Berlin 1902.
Zeitschrift des Vereins der deutschen Zuckerindustrie.
Berichte der Handelskammer in Magdeburg.
Berichte und Monatschrift der Handelskammer in Halberstadt.

fläche und im Erdinnern gebotenen Erzeugnisse der Natur auf. Bodenreichtum und Gewerbefleiß sind die Quellen, aus denen die Kräfte für die wirtschaftliche Entfaltung eines Landes, für seine nationale Wohlfahrt entspringen.

Wie steht es nun mit Deutschland? Mit Bodenschätzen nicht überreich bedacht, dafür aber mit einer Arbeitsfreudigkeit sondergleichen ausgestattet, ist es in der Vollkraft gewerblicher Betätigung zu einem Wohlstande gelangt, der ermöglicht, auf einer verhältnismäßig kleinen Bodenfläche ein 60-Millionenvolk zu ernähren. Dank der Weisheit seiner Regierung, die Industrie, Landwirtschaft und Handel durch einsichtige Maßnahmen zu heben von jeher und mit Erfolg bestrebt war und sich noch frühzeitig genug nach kolonialen Aufnahmegebieten für den zu erwartenden Bevölkerungs- und Produktionsüberschuß umsah, darf Deutschland die lebendige Aufwärtsbewegung seiner Volkswirtschaft für die Zukunft als verbürgt ansehen.

In der Reihe der gewerblichen Produktionszweige, die im Laufe des vorigen Jahrhunderts zu Großbetrieben auswuchsen und damit die Umwandlung Deutschlands aus einem ausgesprochen reinen Agrarstaat in einen modernen Industriestaat vollzogen, steht die Rübenzuckerindustrie mit obenan. Sie hat sich unter schweren Kämpfen aus bescheidenen Anfängen entwickelt; heute spielt sie auf dem Weltmarkt eine führende, preisbestimmende Rolle. Ehedem gab der in allen Ländern unter dem Äquator aus Zuckerrohr gewonnene Kolonial- oder Rohrzucker fast allein das für den Haushalt, für pharmazeutische und gewerbliche Zwecke erforderliche, übrigens wenig gebrauchte Süßmittel ab, das von der tropischen Sonne in überreicher Menge hervorgebracht, für einige Arten noch den Vorzug bietet, vermöge seines aromatischen Wohlgeschmacks auch ungereinigt oder unverfeinert zum Genusse zu dienen. Daneben wird zwar Zucker noch heute aus einigen anderen pflanzlichen Gewächsen erzeugt, namentlich in Ostindien aus dem Safte der Dattel- und Palmyrapalmen, in Nordamerika aus der Zuckerhirse oder Sorghum, aus Mais und aus Zuckerahorn; doch gelangen diese Sorten kaum über die Grenzen ihres Ursprungsgebiets hinaus und haben jedenfalls keine Bedeutung für die Versorgung des Weltmarkts. Erst seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts beginnt der Rübenzucker mit dem Rohrzucker in energischen Wettbewerb zu treten, der nach und nach dazu geführt hat, letzten von dem europäischen Festlande fast ganz zu verdrängen und ihm alte, angestammte Absatzgebiete jenseits der Meere streitig zu machen. Vor 60 Jahren betrug die Gesamtzuckererzeugung des Erdballs rund 1,5 Millionen Tonnen, wovon $^5/_6$ Rohrzucker waren. Jetzt kann die Gesamtausbeute auf 11 Millionen Tonnen geschätzt werden, wovon mehr als die Hälfte aus Rüben herrührt. Aus dem in früheren Jahrhunderten teuer bezahlten Luxusgegenstand ist ein wohlfeiles Genußmittel des täglichen Bedarfs, fast ein Volksnahrungsmittel geworden. Die Zuckerfabrikation ist heute, zumal in Anbetracht ihrer räumlichen Ausdehnung, eine Weltindustrie in des Wortes voller Bedeutung. Ihre Produktionsstätten ziehen sich in einer breiten Zone um den ganzen Erdball herum. Zu beiden Seiten des Äquators bis über den 30° nördlicher und südlicher Breite hinaus liefert das Zuckerrohr das Rohmaterial; in Europa wird diese Kulturpflanze nur noch in Südspanien bis zum 37. Breitengrad gezogen. In den anschließenden gemäßigten Zonen greift die Kultur der Rübe Platz, die unter günstigen klimatischen Verhältnissen in Europa bis zum 60° nördlicher Breite gedeiht. Die nach Form und Gehalt außerordentlich mannigfaltigen Erzeugnisse bilden wichtige Artikel des Welthandels.

Die große Steigerung der Produktion und die auffällige Verschiebung ihrer Herkunft knüpfen unmittelbar an deutsche Namen an, Deutschland

ist die Geburts- und Pflegestätte der Rübenzuckerindustrie. Hier hat sie — in ihrem Emporstreben nachhaltig gefördert von den technischen Wissenschaften und durch steuerliche Schutzmaßnahmen des Staates — in ausgedehnten Gebieten einen umgestaltenden Einfluß auf den Ackerbau ausgeübt und ist zur kräftigen Stütze bei Erhaltung der Landwirtschaft geworden. Dem Handel und Verbrauche führt sie dauernd einen mit der Zeit unentbehrlich gewordenen Bedarfsartikel in Massen zu, für das Reich erweist sie sich als eine ergiebige Steuerquelle. Volkswirtschaftlich und handelspolitisch von hervorragender Bedeutung, bildet diese Industrie in dem stolzen Baue unseres Nationalhaushalts einen der tragfähigen Grundpfeiler.

Um so betrübender mutet es an, wenn in der Neuzeit vereinzelt Stimmen laut werden, die ihrer weiteren Entwicklung keine günstigen Aussichten eröffnen. In der Tat will es scheinen, als ob einige Rohrzuckerländer, namentlich die durch Klima und Bodenverhältnisse für den Rohranbau vorzugsweise geeignete Insel Kuba, in naher Zukunft eine starke Gegnerschaft im Wettbewerb auf dem Weltmarkte schaffen werden. Ist doch schon die Versorgung des Weltmarkts mit Rübenzucker, die um 1900 auf rund 64 v. H. geschätzt wurde, 1905 auf 52 v. H. zurückgegangen. In diesem mit der Zeit sich mutmaßlich verschärfenden Konkurrenzkampf ist nun der Ansporn zu einer intensiven Benutzung der *Mittel des Schnellnachrichtenverkehrs* gegeben. Schon seit langem ist zu beobachten, wie das Vorhandensein ausgiebiger und leistungsfähiger *Telegraphen- und Fernsprechverbindungen* in den Mittelpunkten des börsenmäßig ausgestalteten Zuckerhandels eine unerläßliche Vorbedingung für sein Gedeihen bildet, wie zwischen Industrie und Verkehr eine lebendige Wechselwirkung besteht, die beiden zum Vorteile gereicht. Es wird daher nicht ohne Interesse für den Verkehrsbeamten sein, wenn mit dem Endzwecke, die Wirkung der Schnellverkehrsmittel in diesem besonderen Falle zu beleuchten, die deutsche Zuckerindustrie nach ihrer Entwicklung und ihrer jetzigen Lage einer Betrachtung unterzogen wird.

Ihr Ursprung geht auf die 1747 von dem Chemiker Marggraf gemachte Entdeckung des Zuckers in der Runkelrübe zurück. Sein Schüler Karl Franz Achard war der erste, der die Fabrikation des Rübenzuckers empfahl, nachdem er 1789 auf seinem Gute Kaulsdorf bei Berlin mit der Aufzucht verschiedener zuckerhaltiger Pflanzen begonnen und durch systematische Versuche die Runkelrübe vor anderen einheimischen Gewächsen als besonders geeignet für fabrikatorische Zwecke herausgefunden hatte. Achards Eingaben bei der Regierung hatten den Erfolg, daß König Friedrich Wilhelm III. ihm ein hypothekarisch sicher zu stellendes Darlehn zum Ankaufe des Gutes Kunern im Regierungsbezirke Breslau gewährte, wo er Anbau und Fabrikation im großen betreiben konnte. Die Hypothek wurde später (1810) gelöscht. Mit zäher Energie verfolgte Achard den als richtig erkannten Gedanken. So wies er auch die englischen Großhändler ab, die, besorgt um ihre kolonialen Handelsbeziehungen, ihm zuerst 50 000 Taler, dann (1802) 200 000 Taler boten, wenn er seine Veröffentlichungen über den Rübenzucker als unzutreffend und übereilt zurücknähme.*) Sein Beispiel feuerte zur Nacheiferung an. Nathusius und Freiherr von Koppy, Achards Schüler auf der in Kunern errichteten Lehranstalt, bauten später in Neuhaldensleben und in Krain bei Strehlen größere Fabriken. Unter der Gunst der Kontinentalsperre, die den Zucker exotischen Ursprungs vom europäischen

*) Scheibler in der Zeitschrift des Vereins der deutschen Zuckerindustrie, 1867.

Festlande fernhielt, entstanden in Deutschland viele kleine Fabriken, die aber wieder eingingen, als mit der Aufhebung der Sperre die bis dahin hochgehaltenen Zuckerpreise unter dem Wiederandrängen des Rohrzuckers fielen. Nur in Frankreich hielten sich einige Fabriken, die in den folgenden Jahrzehnten mit gutem Gewinn arbeiteten und ein allmähliches Wiederaufleben der Industrie herbeiführten. Dies regte auch den Unternehmungsgeist in Deutschland von neuem an, und von 1834 ab nahm hier die Zuckerindustrie eine kräftig ansteigende und stetige Entwicklung. Bereits 1840 waren 145 Fabriken in Deutschland im Betriebe, die 14 105 Tonnen Rohzucker in einem Jahre oder vielmehr in dem gewöhnlich als Kampagne bezeichneten, damals fünf- bis sechsmonatigen, auf die Einerntung der Rüben im Herbste folgenden Zeitabschnitte herstellten,

1850	184	Fabriken mit	53 349	Tonnen Zucker,
1860	247	- -	126 526	- -
1870	304	- -	186 418	- -
1880	333	- -	573 030	- -
1890	406	- -	1 062 332	- -
1900	395	- -	1 874 715	- -
1903	384	- -	1 822 491	- -
1904	374	- -	1 503 036	- - .

Die Masse der verarbeiteten Rüben stieg

von 736 215 Tonnen im Jahre 1850
auf 13 253 908 - - - 1900,

sie fiel dann wieder

auf 12 677 098 - - - 1903
und 10 071 212 - - - 1904,

gewonnen auf 416 714 ha Anbaufläche. Namentlich in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts breitete sich die Zuckerindustrie beträchtlich aus, als weite Flächen im Osten Deutschlands der Rübenkultur erschlossen wurden. Außer der extensiven Steigerung schritt man überall zu einer intensiveren Betriebsgestaltung, indem man im Osten nur große Fabrikbetriebe mit leistungsfähigeren Maschinen und Einrichtungen gründete, in Mitteldeutschland die kleineren erweiterte, zusammenfaßte oder da, wo sie mit nicht genügendem Vorteil arbeiteten, eingehen ließ. Gefördert wurde dieser Verdichtungsprozeß in erheblichem Maße durch die eigenartige Besteuerung, von der weiter unten die Rede sein wird, die neben der Erzielung ausreichender Steuererträge für die Bedürfnisse des Reichs durch Gewährung von Prämien die Begünstigung der Ausfuhr im Auge hatte. Während Achard täglich nur 35 Doppelzentner (dz) Rüben verarbeiten konnte, haben wir heute Fabriken mit Tagesleistungen bis zu 10 000 dz und mehr, übrigens mit nicht erheblich größerem Arbeiterpersonal als in kleineren Betrieben. Die Kampagne wird tunlichst abgekürzt, da man die Erfahrung gemacht hat, daß längeres Lagern der Rüben ihren Zuckergehalt beeinträchtigt; sie dauert bei den meisten Fabriken nur noch 2 bis 3 Monate. Zur Herstellung von 1 Zentner Rohzucker waren 1850 noch 13,8 Zentner Rüben, 1900 nur 7,07 Zentner, 1903 nur 6,96 Zentner und 1904 nur 6,70 Zentner Rüben erforderlich.

Was die Zuckerindustrie vor vielen anderen Fabrikationszweigen auszeichnet, sind ihre innigen Wechselbeziehungen zur Bodenkultur, zur Landwirtschaft, von der sie das Rohmaterial bezieht. Schon Achard hatte manche Anregung über den Anbau der Rübe gegeben, doch waren seine Veröffentlichungen mit dem Niedergange der Industrie in Deutschland in Vergessenheit geraten. Erst von der Mitte des vorigen Jahrhunderts an schaffte die rastlose Energie einsichtsvoller Landwirte bestimmte Er-

fahrungssätze über die Pflege des Bodens und der Pflanze. Bald darauf wurde der damals in England erfundene Dampfpflug in Deutschland zuerst bei der Rübenkultur angewendet, dessen Hauptwert in der Möglichkeit des Tiefpflügens besteht, und dessen Einführung unmittelbar auch dem Getreidebau durch Hebung des Körnerertrags zum Vorteile gereicht. In großen Betrieben wurden dann in der Folge Säe-, Drill-, Jät-, Hack-, Rübenhebe- und andere Maschinen in Gebrauch genommen; für fast jede Einzelverrichtung in der Bearbeitung des Bodens und der Frucht wurde die Maschine als Ersatz für die menschliche Hand herangezogen. Mehr aber noch wurde die Erkenntnis über die Vorzüge einer intensiven Bodenwirtschaft eingeleitet und gefördert durch den befruchtenden Einfluß, der von den Lehren der neu entstandenen Landwirtschafts-Wissenschaft ausging. Die Erfahrung ist älter als die Wissenschaft, kann aber auf keinem Gebiete für sich allein vollkommnes erreichen. Die höhere Stufe wird nur da erklommen, wo die Regeln der Praxis durch die Einsicht in die Gesetze der Entwicklung ihre Fortbildung erhalten. Die Forschungen über die Anatomie und Physiologie der Pflanze, über die chemischen Bestandteile der Humusschicht und der Düngung ersetzten das empirische Verfahren bei der Bodenbearbeitung durch rationelle Grundsätze. Die Agrikulturchemie und die eine rege Tätigkeit entfaltenden landwirtschaftlichen Versuchsstationen haben dem Landmanne den Weg gewiesen, wie und in welchen Mengen er dem Boden Stickstoff, Phosphorsäure und Kali zuführen muß, um möglichst zuckerreiche Rüben zu ernten. So hat er ferner erfahren, daß nicht allein die Bodenbeschaffenheit, die Witterungsverhältnisse und die Nährstoffaufnahme aus den künstlichen Düngemitteln, dem Chilisalpeter, den Kalisalzen, Super- und Thomasphosphaten unter günstigen Vorbedingungen den Zuckergehalt anreichern —, die scheinbar untergeordnete Blattentwicklung spielt dabei durchaus keine nebensächliche Rolle, weil sich auch im Blatte Zucker bildet, der durch die Blattstiele in die Wurzel wandert und dort aufgehäuft wird. Von wesentlichster Bedeutung ist naturgemäß die Auswahl eines guten Samens. Seine Verbesserung streben die Samenzuchtanstalten an, die ihr Augenmerk auf Erzielung großen Erntegewichts, reichen Zuckerertrags und möglichst geringer Nichtzuckerstoffe richten. Nicht minder wichtig ist die Erkenntnis der auf Pilzkeime zurückzuführenden Rübenkrankheiten, welche Blattverkümmerung, Wurzelfäule und andere Erscheinungen hervorrufen. Der Landwirt hat diese ebenso zu bekämpfen gelernt, wie er meist mit Erfolg bemüht ist, den zahlreichen tierischen Rübenschädigern entgegen zu treten, von denen über 20 genannt werden. Seine wertschaffende Einsicht kommt in den beiden Tatsachen zum Ausdrucke, daß immer steigende Ernten bei stetig erhöhtem Zuckergehalt erzielt werden, und daß die Rübe durch ihre Veredlung zu einer der widerstandsfähigsten, selbst unter ungünstigen Wachstumsbedingungen gedeihenden Kulturpflanzen umgebildet worden ist. Die Durchschnittsernte auf 1 ha Anbaufläche beträgt jetzt über 300 dz, dabei kommen Ernten mit 500 dz auf 1 ha vor. Die früher vorherrschende Ansicht, daß die Zuckerrübe nur auf besten und fetten Bodenarten bei regelmäßigen Niederschlägen in ergiebiger Form gedeihen könne, ist durch die Erfahrung widerlegt worden. Die Veredlung ist so weit vorgeschritten, daß auch in minder günstigen Böden, wie auf der Lüneburger Heide, ein lohnender Anbau zu bewerkstelligen ist, wenn nur durch tiefgründige Bearbeitung des Ackers, sorgsame Reinigung der Krume, ausreichende Düngung usw. die Pflanze gepflegt wird. Gegenüber klimatischen Einflüssen ist anzuführen, daß heute Rüben ebensowohl in Schweden und Kanada, wie in Nordspanien und Kalifornien angebaut werden.

Die Landwirtschaft liefert nicht allein das Rohmaterial, sondern nimmt auch die Abfälle zurück. Die Rübenrückstände, d. h. die ausgelaugten Rübenschnitten, die nach Einführung des Diffusionsverfahrens anfangs einen zu hohen Wassergehalt zeigten, bilden jetzt, nachdem es gelungen ist, sie ohne wesentliche Nährstoffverluste auszupressen, ein vom Vieh gern genommenes Futter. Ebenso geben die frischen Blätter mit Stroh, Heu und Ölkuchen zusammen ein gutes Nährmittel. Die Köpfe der Rüben, die gleich nach der Ernte noch auf dem Felde abgeschnitten werden, weil sie für die Fabrikationsvorgänge einen zuckerarmen, aber an fremden Stoffen reichen und dunkeln Saft geben würden, werden meistens mit den Blättern und Schnitzeln eingemietet und liefern, dadurch angesäuert, ein vorzüglich geeignetes Mittel für Stallfütterung. Auch der Rückstand des Zuckersafts, die Melasse, wird neuerdings entweder unmittelbar in verdünntem Zustande zum übrigen Futter gereicht oder nach Vermischung mit anderen Futtermitteln (Palmkernschrot, Palmkuchenmehl, Raps- und Reismehl, Malzkeimen, Kleie u. dgl.) verarbeitet. Ferner wird die Melasse viel mit Torfmehl vermischt, das zwar keine Nährstoffe enthält, doch ein gutes Viehfutter abgibt, weil es große Mengen von Melasse aufzunehmen imstande ist. Die beim Waschen der Rüben in der Fabrik zurückbleibende Erde und der bei der Saftreinigung entstehende Scheideschlamm geben wertvolle Düngemittel, namentlich für leichteren Boden.

Der Futterreichtum hat da, wo die Rübenkultur eingebürgert ist, zu einer Vermehrung der Viehhaltung Anlaß gegeben, die wiederum der Landwirtschaft die Möglichkeit reichlicherer und besserer Düngung verschaffte. Dieses Ergebnis sowie die allen Nachfrüchten zugute kommende Tiefkultur und die Verbesserung der Anbauweise haben so gedeihliche Wirkungen gezeitigt, daß, während sonst die mißliche Lage der Landwirtschaft fast allgemein beklagt wird, in Gegenden mit richtig betriebener Rübenkultur zugestandenermaßen erträgliche Verhältnisse herrschen. Die Zuckerindustrie sorgt eben, soweit ihre Abhängigkeit von der Preisbildung des Weltmarkts dies zuläßt, für angemessene Bezahlung gegenüber den Aufwendungen, die der Landwirt bei diesem Hackfruchtanbau durch erhöhte Arbeitsleistungen und reichliche Düngung zu machen hat. Dabei sind es nach der landwirtschaftlichen Betriebszählung vom 14. Juni 1895 in überwiegender Zahl die kleineren und mittleren Bauernwirtschaften mit 2 bis 20 ha Wirtschaftsfläche, welche die Rüben liefern, während dem rübenbauenden Großbetriebe mit über 100 ha Wirtschaftsfläche nur rund 6 v. H. der Grundbesitzer und Landwirte angehören. Die Reichsstatistik ordnet die Betriebe für alle Fälle, wo ein Zusammenziehen angezeigt erscheint, nach fünf Größenklassen unter Zugrundelegung der landwirtschaftlich benutzten Fläche und unterscheidet

Parzellenbetriebe mit weniger als 2 ha,
kleinere Bauernwirtschaften mit 2 bis 5 ha,
mittlere - - 5 - 20 - ,
größere - - 20 - 100 - ,
Großbetriebe mit 100 ha und darüber.

An landwirtschaftlichen Betrieben, die sich mit dem Anbaue von Rüben zur Zuckerfabrikation befassen, werden 113 244 aufgeführt, davon haben

unter 2 ha	10 781 Stück	mit insgesamt	3 781 ha Rübenfläche,
2 bis 5 -	21 413 -	- -	12 693 - -
5 - 20 -	27 145 -	- -	48 213 - -
20 - 100 -	26 643 -	- -	97 782 - -
100 ha u. darüber	7 262 -	- -	233 820 - - .

Auf die einzelnen Größenklassen entfallen von 100 landwirtschaftlichen

Betrieben mit Zuckerrüben unter 2 ha: 9,52; 2 bis 5 ha: 18,91; 5 bis 20 ha: 41,63; 20 bis 100 ha: 23,53; 100 ha und darüber: 6,41. Etwa 28 v. H. aller Anlagen umfassen also weniger als 5 ha und 66 v. H. gehören den mittleren Betrieben an.

Daß diese der Landwirtschaft günstigen Verhältnisse und die vorteilhaften Wechselbeziehungen zwischen Bodenkultur und Industrie bestehen bleiben, dafür bietet der Umstand die beste Gewähr, daß sich die Mehrzahl der Zuckerfabriken im eigenen Besitze der Landwirte befindet. Im Gegensatze zu andern großindustriellen Unternehmungen, an deren Spitze meistens kapitalistische Erwerbsgesellschaften stehen, gehören die Zuckerfabriken überwiegend Aktiengesellschaften und sonstigen Genossenschaften, an denen die Landwirte selbst beteiligt sind. Wo die Gründung von Zuckerfabriken ausnahmsweise durch rein kapitalistische Unternehmerverbände erfolgte, wurde doch fast immer gleichzeitig durch Ankauf oder Pachtung ausgedehnter Ländereien zum Rübenbaue für die Schaffung und Erhaltung bodenständiger Beziehungen vorgesorgt. Diese beschränken sich übrigens in fast allen Fällen auf einen verhältnismäßig engen Umkreis, denn das Rohmaterial verträgt keine hohen Transportkosten. Die Fabriken liegen daher, soweit die Wasserversorgung, Abwässerbeseitigung und die Wegeverbindungen nicht eine Verschiebung nötig machen, in der Mitte ihres Rübenbaubezirks. Wie sehr sie die natürlichen Brennpunkte eines umfänglichen Teiles der landwirtschaftlichen Interessen bilden, erhellt u. a. auch aus den für alle Fabriken geltenden Bedingungen für den Rohmaterialbezug. Der Erwerb der Rüben geschieht nach den Vorbemerkungen zur Reichsstatistik (IV. Vierteljahrsheft 1905) in der Weise, daß sie zum Teil von den Fabriken auf eigenen oder gepachteten Feldern gepflanzt, zum Teil von den landwirtschaftlichen Genossenschaftern ihren vertragsmäßigen Verpflichtungen nach geliefert (sogenannte Pflichtrüben), zum weitaus größten Teile jedoch durch die Genossenschafter über ihre Verpflichtungen hinaus zugeführt (sogenannte Überrüben), oder von anderen Landwirten gekauft werden (sogenannte Kaufrüben). Der Ankauf erfolgt in der Regel auf Grund von Lieferungsverträgen, die frühzeitig abgeschlossen werden, und in denen sich die Landwirte gewissen Bedingungen zu unterwerfen haben, so vor allem der, nur eine bestimmte Rübe zu pflanzen. Mit Vorliebe wird die Kleinwanzleber Rübe gewählt, deren Samen in der Regel von den Fabriken selbst beschafft und unentgeltlich oder zum Selbstkostenpreis an die Rübenbauer abgegeben wird. Das Geschäft in Zuckerrübensamen befindet sich durchweg in Händen eingeführter, bewährter Züchter, die den Abnehmern die Sicherheit für ein vorzügliches Erzeugnis bieten.

Der kräftige Ansporn, den die Landwirtschaft von der Zuckerfabrikation empfing, äußerte rückwirkend seinen hebenden Einfluß auf die Industrie, deren Emporstreben aber in noch weit höherem Maße eine Stütze in den mannigfachen Anregungen fand, die ihr die technischen Wissenschaften zuteil werden ließen. Wie auf allen industriellen Gebieten begegneten sich auch hier die Vertreter der reinen Wissenschaft mit den Technikern zum gemeinsamen Beobachten, Suchen und Schaffen, zur wechselseitigen Förderung ihres Könnens und ihrer Leistungen. Für die Beziehungen zwischen Wissenschaft und Zuckerindustrie genüge es, nur die wichtigsten Wendepunkte der Entwicklung aus dem reichen Tatsachenschatze herauszuschälen. Hatte die Chemie dem Landwirte bedeutsame Fingerzeige für die Aufbereitung des Bodens und Veredlung der Frucht gegeben, so verschaffte sie dem Zuckertechniker durch die Ermittlung der organischen Zusammensetzung des Zuckers und seiner chemischen und physikalischen Eigenschaften die Grundlage zur wissenschaftlichen Durch-

dringung der Werdeprozesse und damit die Mittel zur zuverlässigen Prüfung der einzelnen Fabrikationsstufen. In der Tat gibt es heute keine Fabrik mehr, wo nicht das Einzelprodukt von Stufe zu Stufe mit der Wage, dem Polarisationsapparat und dem Reagenzgläschen einer genauen Untersuchung unterzogen wird.

Der Zucker, wie wir ihn tagtäglich genießen, ist in vollkommen reinem Zustand ein Kohlehydrat, chemisch Rohrzucker oder Saccharose genannt, besteht also aus Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff, und zwar in der Zusammensetzung $C_{12} H_{22} O_{11}$. Der Wissenschaft ist es noch nicht gelungen — im Gegensatze zu anderen Zuckerarten —, ihn künstlich aus seinen Elementen herzustellen, was sich übrigens auch schwerlich wohlfeiler gestalten würde als die Erzeugung aus Pflanzen. Von seinen für die Fabrikation in Betracht kommenden Eigenschaften ist hervorzuheben, daß er, in Wasser gelöst, optische Aktivität besitzt, indem er den polarisierten Lichtstrahl nach rechts dreht, worauf die Konstruktion des zur Bestimmung des Zuckergehalts dienenden Polarisationsapparats beruht, daß er ferner mit Kalk eine chemische Verbindung eingeht, ein Kalksaccharat bildet, das durch Kohlensäure wieder zerlegt werden kann, und daß er beim Eindampfen der Lösung auskristallisiert. Die Chemie klärte im weiteren die Natur der in dem Zuckersafte der Rüben enthaltenen sogenannten Nichtzuckerstoffe auf, die teils organische, teils anorganische sind, und zeigte, wie sie immer rationeller ausgefällt und beseitigt werden können, um eine reine Ware zu bekommen. Sie lehrte die Bedeutung des gefährlichen Invertzuckers erkennen, der, ein Gemenge gleicher Moleküle Trauben- und Fruchtzucker, den Rohrzucker gärungsfähig macht, der sonst der Gärung nicht unterliegt. Sie erforschte die Vorbedingungen für sein Entstehen, die in der Einwirkung von verdünnten Säuren und Fermenten liegen, und wies die Schutzmaßregeln dagegen in der Anwendung peinlicher Sauberkeit und höherer Temperaturen zur Fernhaltung oder Abtötung der Pilzkeime und in der Vorsorge für alkalische Lösungen nach.

Aus dem Gebiete der physikalischen Erscheinungen hat sich namentlich die Einführung des Diffusionsprinzips und der Luftverdünnung beim Sieden von einer die Fabrikation umgestaltenden Wirkung erwiesen. Achard preßte den Zuckersaft aus den zerriebenen Rübenschnitzeln mittels Leinentücher aus, was nur für kleine Verhältnisse anwendbar war. Dem Großbetriebe wurden erst durch das mit Hilfe des osmotischen Druckes bewerkstelligte Auslaugen der Schnitzel die Wege gebahnt. Der Zucker ist mit vielen organischen und anorganischen Stoffen gemengt und in Wasser gelöst in den Zellen der Rübe eingeschlossen. Werden die durch Zerkleinern der Rübe erlangten Schnitzel mit Wasser in Berührung gebracht, so diffundiert der Zuckersaft der unversehrten Zelle durch die eine Membran bildende Zellenwand hindurch, verläßt also die Zelle, deren Inhalt durch Wasser ersetzt wird. Aus den beim Zerschneiden der Rüben aufgerissenen Zellen wird der Zuckersaft einfach ausgewaschen. Auf dem Prinzip der Luftverdünnung beim Sieden beruht die Einrichtung der Verdampfapparate und des Vakuumkochers, an deren Stelle früher offene, mit Kohlen beheizte Pfannen im Gebrauche standen. Die Beheizung erfolgt heute mit Dampf, der in Dampfschlangen durch den einzudickenden Zuckersaft hindurchgeführt wird und dabei das Wasser der Lösung in Dampf verwandelt. Dieser verrichtet in einem angeschalteten zweiten und dritten gleichartigen Apparat, wo durch eine Luftpumpe der Atmosphärendruck und damit der Siedepunkt erniedrigt wird, die gleiche Arbeit der Verdampfung. Auch im Vakuumkocher wird durch Luftverdünnung der Siedepunkt heruntergedrückt, der

Temperaturunterschied gegen den Heizdampf also vergrößert und dessen Wirkung erhöht. Zum Speisen der ersten Schlangensysteme wird der Abdampf der großen Betriebsmaschine gemischt mit Kesseldampf benutzt, der letzte Dampfrest dient noch zum Vorwärmen. Diese Ökonomie hat zu weittragenden Ersparnissen geführt, so daß der Kohlenverbrauch heute ungefähr auf ein Viertel früherer Zeiten gesunken ist. (Dr. H. Claassen und Dr. W. Bartz, »Die Zuckerfabrikation«, Leipzig und Berlin, 1905.)

Die ganze Fabrikation gliedert sich in drei Hauptabschnitte. In Rohzuckerfabriken wird aus dem Safte der Rüben der wegen seiner organischen und anorganischen Beimengungen ungenießbare Rohzucker in Form kleiner und zusammenbackender Kristalle von hellgelber bis brauner Farbe erzeugt. Seine Reinigung erfolgt in der Raffinerie. Der Fabrikationsrest, die Melasse, wird in den Entzuckerungsanstalten einer Weiterverarbeitung ebenfalls zur Herstellung von Zucker, der Nachprodukte, unterzogen. Alle Einzelvorgänge der Fabrikation zu besprechen, ist hier nicht der Platz und geht auch über den Rahmen der Aufgabe hinaus. Nur in einigen Hauptstrichen sei nach dem eben angezogenen Werk angedeutet, wie sie sich aneinander reihen, und wie der Zucker entsteht.

In der Rohzuckerfabrik werden die gewaschenen Rüben durch Schnitzelmaschinen zerkleinert und in großen schmiedeeisernen Behältern von $1\frac{1}{2}$ m Durchmesser, den Diffuseuren, ausgelaugt. Die auf Sieben in den Diffusionsgefäßen zurückbleibenden Schnitzel werden, wie oben erwähnt, als Viehfutter verwendet, während der abfließende Rohsaft vorgewärmt und in den Scheidepfannen mit gebranntem Kalke behandelt wird. Der in feinen Teilchen in der Lösung schwebende Kalk fällt chemisch einen Teil der Nichtzuckerstoffe aus und reißt mechanisch die im Safte schwimmenden Rübenfasern und Unreinigkeiten, die leicht Gärungen und Inversion des Zuckers hervorrufen, zu Boden, so daß nach einiger Zeit über dem dicken Bodenschlamm eine ziemlich klare Flüssigkeit steht. Diese gelangt, von neuem erwärmt, in die Saturationspfannen, wo die beim Brennen des Kalks im Kalkofen gewonnene Kohlensäure hinzugepumpt wird. Die Kohlensäure fällt den Kalk aus, indem sie mit ihm eine in Wasser und Zuckersaft unlösliche Verbindung eingeht. Der kohlensaure Kalk sinkt mit weiteren Nichtzuckerstoffen als Schlamm nieder. Diese Ausfällung darf aber nicht ununterbrochen vor sich gehen, weil sonst leicht wieder chemische Verbindungen der Kohlensäure mit den Bestandteilen des Schlammes entstehen; vielmehr muß der schlammhaltige Saft nach Abschluß der ersten Saturation durch Filterpressen hindurchgehen. Der gereinigte Saft wird nochmals, zuweilen auch zum dritten Male saturiert und nach Durchgang durch die Schlammpresse als sogenannter Dünnsaft in den Verdampfapparat gebracht, wo er eingedickt wird. Nach nochmaliger Behandlung unter Wärme mit Kohlen- oder schwefliger Säure, der Dicksaftsaturation und Filtration verkocht man den Saft im Vakuumapparat, um ihn zur Kristallisation zu bringen. Die Auskristallisierung wird in den Kristallisatoren, großen Kesseln oder Trögen mit Rührwerken, fortgesetzt, und danach der den Rohzuckerkristallen noch anhaftende Sirup in Zentrifugen abgeschleudert. Der Sirup wird nochmals verkocht und liefert bei der wiederholten Abschleuderung die unreineren Nachproduktzucker, während die Rohzuckerkristalle in die Raffinerien zur Reinigung übergehen. In manchen Fabriken, die nach der Güte der verarbeiteten Rüben Säfte von hoher Reinheit erzielen, wird der Rohzucker noch auf Kristallzucker (Granulated) verarbeitet, einen zwar ungereinigten, aber doch süß schmeckenden Zucker, der für mehrere Verbrauchszwecke geeignet ist und besonders viel nach England ausgeführt wird. Zu dem

Zwecke werden in den Zentrifugen die den Kristallen anhaftenden Sirupteile mit Wasser oder Dampf und gesättigter Zuckerlösung, während die Apparate in Bewegung sind, abgewaschen: der Zucker wird »weiß gedeckt«.

In der Raffinerie wird das Rohprodukt, nachdem es einer Vorreinigung in ähnlicher Weise wie bei der Granulatedfabrikation durch Abschleudern in Zentrifugen unterzogen worden ist, als affinierter Zucker in Klärpfannen gebracht, in heißem Wasser gelöst und in geringem Maße mit Kalkmilch versetzt. Die schwach alkalische Lösung schützt diese »Kläre« vor dem Verderben. Man läßt sie durch Filterpressen laufen, um sie von den in ihr suspendierten Stoffen zu befreien. Darauf folgt eine Filtration mit Knochenkohle, welche bezweckt, die Nichtzuckerstoffe und die Färbung zu beseitigen. Erreicht wird dies durch den in der Knochenkohle in feinster Verteilung enthaltenen und somit eine große Oberfläche bietenden stickstoffhaltigen Kohlenstoff. Demnächst wird die Kläre im Vakuumapparate verkocht, und der danach erzielte leichtflüssige Kristallbrei in den mannigfachsten Maschinen zu den im Handel verlangten Formen und Sorten (Brote, Platten, Würfel, Kandis, gemahlene Zucker usw.) verarbeitet.

In den Melasse-Entzuckerungsanstalten ist von den früher gebräuchlichen verschiedenartigen Verfahren, das auf der Eigenschaft des Strontians, mit Zucker eine unlösliche Verbindung einzugehen, beruhende allein übrig geblieben. Das durch Brennen des Minerals Strontianit entstehende Ätzstrontian wird ausgelaugt. Man läßt die Lauge erkalten und gewinnt durch Auskristallisieren das in kaltem Wasser nur wenig lösliche Strontianhydrat. Eine konzentrierte Lösung dieses Salzes wird in Scheidepfannen mit verdünnter Melasse zusammengebracht, und das sich bildende unlösliche Strontiumsaccharat mechanisch von dem übrigen Teile der Lösung getrennt. In einem Kühlhause zerfällt das in Wasserkasten gebrachte Saccharat in Strontiumoxydhydrat und Zucker, der in Lösung geht. Die Ausbeute beträgt rund 40 v. H. des Gewichts der Melasse, der Zucker ist aber wegen mangelnder Härte nicht so wertvoll und kommt meistens als gemahlener in den Handel. Die Abfallauge wird teils zu Schlempekohle verarbeitet, die an chemische Fabriken zur Herstellung von Pottasche usw. abgesetzt wird, teils als sehr wirkungsvolles Düngemittel verwendet.

Nach der Reichsstatistik gab es im deutschen Zollgebiete während der Kampagne 1904/1905 374 Rübenzuckerfabriken, die über 100 Millionen Doppelzentner Rüben verarbeiteten, 15 Millionen Doppelzentner Rohzucker und über 3 Millionen Doppelzentner Kristallgranulierte und andere Verbrauchszucker herstellten, 48 Zuckerraffinerien, die gegen $8^1/_2$ Millionen Doppelzentner Verbrauchszucker der verschiedenen Sorten, sowie 6 Melasse-Entzuckerungsanstalten, die $1^1/_4$ Millionen Doppelzentner Verbrauchszucker erzeugten. Es wurden mithin zusammen $12^3/_4$ Millionen Doppelzentner Verbrauchszucker gewonnen. Wie sich die Fabriken über die einzelnen Verwaltungsbezirke Deutschlands verteilen, wird später erörtert werden. Hier sind zunächst noch die Beziehungen der Industrie zum Staate und zum Verbrauche zu besprechen.

Die Landwirtschaft hatte sich den besonderen Anforderungen der Zuckerindustrie anbequemt, die Wissenschaft hatte ihr durch Nutzbarmachung wichtiger Lehren große Dienste erwiesen, die maschinelle Technik ihre Einrichtungen vervollkommnet. Der in den eben erwähnten Zahlen sich kennzeichnende bedeutende Umfang der Produktion läßt es als selbstverständliche Voraussetzung gelten, daß ihr auch die schützende und sorgende Hand des Staates nicht fehlte. Wenn ihre steuerliche Belastung

im Anfang aus fiskalischen Gesichtspunkten erfolgte, so ist das erklärlich. Solange Kolonialzucker in größerem Maße eingeführt wurde, flossen dem Staatssäckel namhafte Beträge aus dem darauf ruhenden Zolle zu. Drängte die allgemach erstarkende Zuckerindustrie den Rohrzucker nach und nach vom deutschen Markte zurück, so mußte der Staat die dadurch entstehenden Zollausfälle wieder einzubringen suchen. Es geschah dies von 1840 ab durch eine »Kontrollsteuer« von 6 Pf. für einen Doppelzentner verarbeitete Rüben. Diese 1850 auf 30 Pf. und schrittweise bis 1858 auf 1 Mark 50 Pf. erhöhte Materialsteuer äußerte insofern eine erziehliche Wirkung, als sie auf den Anbau möglichst zuckerhaltiger und Züchtung ertragreicher Sorten hindrängte, wie sie auch die Ursache war, die Verbesserung der Herstellungsart zur Erzielung ergiebiger Zuckermengen anzustreben. Nach beiden Richtungen zeitigten die andauernden Bemühungen als Erfolg eine Vermehrung der Ausbeute und damit einer bestimmten Steuersumme gegenüber einen besseren Gewinn. Ihrer Natur nach ist die Materialsteuer eine Inlandsteuer. Die Logik einer solchen Auflage erfordert, daß die Abgabe erstattet werde, wenn der damit belastete Zucker ins Ausland geht. Doch verhielt sich anfangs die Regierung ablehnend gegen die dahin geäußerten Wünsche. Als es endlich den Bemühungen der korporierten Fabrikanten 1861 gelang, die Regierung zur Gewährung von Rückvergütungen auf den ins Ausland ausgeführten Zucker zu bestimmen, nahm die Industrie einen überraschenden Aufschwung. Bei der fortschreitenden Verbesserung der Ausbeuteverhältnisse konnte es nicht ausbleiben, daß die Steuerrückvergütung oft genug den Betrag der wirklich gezahlten Steuer überstieg. So betrug 1869 die Rohmaterialsteuer 80 Pf. für den Zentner Rüben. Indem der Gesetzgeber nach den damaligen Erfahrungen annahm, daß $11^3/_4$ Zentner Rüben zur Erzeugung von einem Zentner Rohzucker erforderlich wären, setzte er die Rückvergütung auf 9 Mark 40 Pf. für den Zentner mittlerer Güte fest. Es gelang jedoch bald, auf guten Böden Rüben mit einem solchen Zuckergehalte zu erzielen, daß acht Zentner für einen Zentner Zucker genügten. Infolgedessen hatte der Fabrikant $3^3/_4$ Zentner Rüben gut und erhielt bei der Ausfuhr des mehr hergestellten Zuckers in aller Form eine Prämie. Der Gesetzgebungsapparat konnte den Verbesserungen der Herstellungsart und dem landwirtschaftlichen Fortschritte nicht schnell genug folgen, und wenn auch die Rückvergütungen auf Grund einer Änderung des Ausbeuteverhältnisses wiederholt verringert wurden, verursachten schon an sich die Ausfuhrprämien ein schnelles Anwachsen der Industrie. Derartige Vergütungen sind als gewerbliche Erziehungsmittel berechtigt, solange sie der Förderung einer schwachen Industrie dienen; sie müssen aber beseitigt werden, sobald die Industrie einen gewissen Höhepunkt erklommen hat. Sie werden sonst leicht ungerecht, insofern sie — nach schwankenden Durchschnitten berechnet — der einen Fabrik vielleicht Verluste bringen, anderen ungeahnte und von Zufälligkeiten abhängige Gewinne verschaffen, indem sie auf Kosten der auf den Inlandsbedarf entfallenden Rübensteuer eine »Liebesgabe« an den Fabrikanten darstellen und eine leicht in ungesunde Bahnen einlenkende Entfaltung der Industrie herbeiführen. So waren von den 1884 aufgekommenen 166 Millionen Mark an Zuckersteuer 128 Millionen Mark als Ausfuhrvergütung den Fabrikanten zurückzuzahlen. Um diesen unverkennbaren Nachteilen zu begegnen, setzte das 1887-er Gesetz die Rübensteuer und die Ausfuhrvergütung beträchtlich herab und führte gleichzeitig eine Verbrauchsteuer von 12 Mark für einen Doppelzentner ein. Leider ging damit der Reinertrag der Steuer für das Reich auf rund $14^1/_2$ Millionen Mark für 1887/88 zurück. 1891 wurde die

Rohmaterialsteuer aufgegeben und die Verbrauchsteuer auf 18 Mark erhöht. Hierdurch wurde zwar die indirekte Prämie beseitigt. Da man aber die deutsche Industrie auf dem Weltmarkte nicht schutzlos gegenüber dem hohe Prämien zahlenden Auslande preisgeben konnte, da namentlich die Hauptkonkurrenten Deutschlands auf dem Weltmarkte, Frankreich und Österreich-Ungarn, beträchtliche Ausfuhrvergütungen gewährten, wurde eine direkte Ausfuhrprämie von 125 Pf. für den Doppelzentner Rohzucker eingeführt und dabei vorausbedungen, daß alle Prämien 1897 aufhören sollten. Man täuschte sich aber in der Hoffnung, daß das Ausland mit der Herabsetzung und Beseitigung der Vergütungen folgen würde, im Gegenteil erhöhte Frankreich die direkte und indirekte Vergütung. Nachdem 1897 durch Festsetzung sogenannter Kampfprämien von 2 Mark 50 Pf. bis 3 Mark 55 Pf. für den Doppelzentner der verschiedenen Sorten zwischen Roh- und raffiniertem Zucker dem Auslande die Notwendigkeit eines übereinstimmenden Vorgehens zur Reform vor die Augen geführt und gleichzeitig versucht worden war, durch eine Kontingentierung der Ausfuhr einer allzu erheblichen Ausdehnung der Fabrikation und Verminderung der Steuerreinnahme durch Ausfuhrzuschüsse entgegenzuwirken, gelang es endlich der im Dezember 1901 in Brüssel zusammengetretenen internationalen Kommission, die Abschaffung aller Prämien vom 1. September 1909 ab auszusprechen.

Das System der Zuckerprämien hatte zudem auf dem Inlandsmarkt auf die Dauer unhaltbare Zustände geschaffen. Deutschland zahlte um die Wende des Jahrhunderts jährlich 30 bis 40 Millionen Mark Ausfuhrvergütungen und führte mehr als die Hälfte seiner gesamten Zuckerproduktion an das Ausland ab, wo der deutsche Zucker billiger zu kaufen war als in Deutschland selbst; denn hier hatte sich ein Zuckerkartell gebildet, das den Inlandspreis künstlich über dem Weltmarktspreise hielt. Infolgedessen wurde der heimische Absatz, der sich nur wenig hob, zugunsten der Ausfuhr geradezu vernachlässigt. Zu besonderer Wirkung steigerte sich übrigens auch das Verhalten der Vereinigten Staaten von Amerika, die früher ein aufnahmefähiges Absatzgebiet gewesen, aber im letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts zu einer hochschutzzöllnerischen Politik übergegangen waren. Sie verfolgten unverkennbar das Ziel, die Einfuhr fremder Erzeugnisse zum Vorteile des Absatzes der Eigenfabrikate und der Produktion ihrer Schutzgebiete stark zu beschränken. Nicht allein, daß sie den westindischen Rohrzucker aus Kuba und Portoriko und den philippinischen Zucker durch differentielle Zölle erheblich begünstigten, führten sie Zuschlagszölle auf allen Prämienzucker ein, so daß der volle Betrag der z. B. in Deutschland gezahlten Prämie einfach in den amerikanischen Staatssäckel als Zolleinnahme floß. Ostindien folgte diesem Beispiel, und Großbritannien, das Hauptabsatzgebiet des deutschen Zuckers, wo zeitweise mehr davon verbraucht wird als in Deutschland selbst, drohte mit dem gleichen Vorgehen, allen Prämienzucker mit einem Strafzolle zu belegen. Dies beschleunigte den Abschluß der Brüsseler Zuckerkonvention, die die beiden Ziele verfolgt, einerseits die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen dem Rüben- und Rohrzucker der einzelnen Länder auszugleichen und anderseits die Ausdehnung des Zuckerverbrauchs zu fördern, was nach den einleitenden Worten des Vertrags nur durch Abschaffung aller Prämien und durch Begrenzung der Überzölle zu erreichen ist. Unter letzten versteht man den Unterschied zwischen dem Zolle, dem der ausländische Zucker im Einfuhrland unterliegt, und der Steuer, die daselbst von dem einheimischen Zucker zu entrichten ist. Beispielsweise war 1897 die Verbrauchsteuer in Deutschland auf 20 Mark für 100 kg erhöht worden. Vom ausländischen Zucker

wurde bei der Einfuhr ein Zoll von 40 Mark erhoben, so daß sich als eigentlicher Schutzzoll ein Überzoll von 20 Mark ergab. Mit dem Inkrafttreten der Brüsseler Konvention wurde die Inlandsteuer auf 14 Mark herabgesetzt; der Einfuhrzoll ermäßigte sich für alle Herkünfte aus den Vertragsländern, da der Überzoll nach der Konvention höchstens 6 Frcs. für Raffinade und $5^1/_2$ Frcs. für Rohzucker betragen sollte, auf 14 + 4,80 oder 4,40 = 18,80 und 18,40 Mark, während Zucker aus Ländern, die Prämien zahlen, nunmehr einem entsprechend hohen Zuschlagszoll unterlag.

Die Beschlüsse der zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn, Großbritannien, Frankreich, Belgien, Holland, Italien, Spanien, Schweden und Norwegen auf zunächst 5 Jahre getroffenen Übereinkunft, deren Ausführung durch eine ständige Kommission in Brüssel überwacht wird, sind am 1. September 1903 in Kraft getreten und äußern auf die europäische Zuckerindustrie und den Handel eine einschneidende Wirkung. Der Wettbewerb auf dem Weltmarkt ist wesentlich verschärft und Deutschland als das Land der größten Zuckerproduktion der Erde vornehmlich dadurch berührt worden. Ihrer ganzen Entwicklung nach ist die deutsche Zuckerindustrie bis auf weiteres auf den Absatz eines beträchtlichen Teiles ihrer Erzeugung an das Ausland angewiesen. Welche Wirkung die Brüsseler Konvention auf die Ausfuhr haben wird, läßt sich jetzt mit Sicherheit noch nicht voraussehen. Die höchsten Ausfuhrziffern waren nach der Reichsstatistik 1896/97 12 375 214 dz; 1901/02 12 164 864 dz; 1902/03 11 791 195 dz. Seit der Zeit ist ein bedeutender Rückgang zutage getreten. Das Betriebsjahr 1904/05 weist unter den letzten 10 Jahren die geringsten Ausfuhrziffern nach; es sind 1904/05 7 665 208 dz; 1903/04 8 736 234 dz zur Ausfuhr gekommen. Diese Zahlen geben den Roh- und den Verbrauchszucker in einer Summe an, wobei die Verbrauchszuckersorten im Verhältnisse von 9 : 10 auf Rohzucker umgerechnet sind. Wie sich im einzelnen nach den hauptsächlichen Ausfuhrländern die Bewegung gestaltet hat, ergeben nachstehende Vergleichszahlen in Doppelzentnern:

Bestimmungsland	Rohzucker		Verbrauchszucker	
	1903/04	1904/05	1903/04	1904/05
Großbritannien	2 827 828	2 095 805	3 090 522	3 543 869
Niederlande	240 082	209 056	13 921	21 992
Dänemark	85 599	139 772	15 956	19 054
Norwegen und Schweden	50 209	159 166	196 396	222 706
Portugal	28 964	30 872	60 286	47 405
Schweiz	594	721	139 209	224 484
Vereinigte Staaten v. Amerika	221 201	217 035	3 917	4 416
Übriges Amerika	—	—	133 960	125 129
China und Hongkong	1 858	—	104 749	18 455
Japan	2 500	1 995	44 953	2 031.

Bekanntlich ist die früher oft gehörte Behauptung, Deutschland bilde sich im allgemeinen mehr und mehr zum Ausfuhrstaate heraus, durch Prof. Sombart als irrig nachgewiesen. Der zur Ausfuhr gelangende Teil unserer Gesamtproduktion ist nicht im Steigen, sondern im Abnehmen begriffen. In seinem

Werke, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, Berlin 1903, S. 430 ff., weist dies Prof. Sombart z. B. für die Steinkohlenförderung, die Eisen-, Maschinen-, Leder-, Baumwoll-, Woll- und chemische Industrie nach. Auch die Zuckerausfuhr hat den Höhepunkt überschritten. Sie befindet sich überhaupt angesichts des durch die Brüsseler Konvention eingeleiteten Übergangstadiums in einer kritischen Lage, wenn auch nicht zu verkennen ist, daß der Handel nach dem Auslande gegen früher auf eine sicherere Grundlage gestellt ist. Ob die augenblicklich sinkende Ausfuhrziffer diese Neigung beibehalten wird, muß vorläufig dahingestellt bleiben. Ist die Ausfuhr nach Nordamerika gegen früher auch erheblich herunter- und der ostindische Markt dem deutschen Zucker beinahe verloren gegangen, so ist die Industrie doch auch nachdrücklich bestrebt, sich neue Absatzgebiete zu erobern. So hatte sich 1903 die Ausfuhr nach Japan und China, Persien, Marokko und Südafrika gehoben. Ob diese Länder aber Großabnehmer werden, kann nur die Zukunft lehren. In Japan steht dem schon die neuerdings eingeleitete Schutzzollpolitik entgegen, wenn sie, wie englische Blätter melden, auf Nahrungsmittel ausgedehnt werden soll.

In Hinsicht auf die Konkurrenzverhältnisse auf dem Weltmarkt und seine Versorgung mit Rüben- und Rohrzucker entwirft Geheimer Regierungsrat Dr. Paasche (Die Zuckerproduktion der Welt, Leipzig und Berlin 1905) ein anschauliches, interessantes Bild über die derzeitige Lage und die Bedingungen der Zuckerproduktion der verschiedenen Länder. Vollentwickelte Betriebe auf Rohrpflanzungen mit modernen Einrichtungen finden sich nur in einzelnen Tropenländern, so namentlich auf Java, Kuba, den Sandwichinseln, in Peru. Im allgemeinen werden die Vorzüge, die die Rohrzuckerländer in ihrem ergiebigeren und billigeren Boden und in den niedrigeren Arbeitslöhnen besitzen, zum Teil wieder aufgewogen durch die meist vorherrschende Unsicherheit in den staatlichen und sozialen Verhältnissen, die zuweilen auch rückständige Technik und die Gefahr einer völligen Vernichtung der oft mehrjährigen Kulturen durch Orkane. In den Rübenzuckerländern sind die Produktionsbedingungen stetiger. Im Gegensatze zum Rohre, das durchschnittlich 12- bis 18-monatige Wachstumsperioden hat, kommt die Rübe in nur wenigen Monaten nach der Aussaat zur Ernte; sie ist obendrein eine so widerstandsfähige Frucht, daß von Mißernten kaum gesprochen werden kann. Geordnete Beziehungen des öffentlichen und privaten Lebens, unausgesetzt fortschreitende Vervollkommnungen der Fabrikation und bessere Verkehrsmittel gleichen die natürlichen Vorteile in den Rohrzuckerländern größtenteils aus. Unter den Rübenzuckerländern steht Deutschland mit am günstigsten da, denn neben den erwähnten Vorteilen, die hier besonders ins Gewicht fallen, ist noch hervorzuheben, daß der durchschnittliche Zuckergewinn vom Hektar heimischer Bodenfläche der höchste ist. Nur Belgien kommt ihm nahe. Nach einem für die letzten 10 Jahre berechneten Durchschnitte beträgt er für Deutschland 43,1 dz, Belgien 40,6, Frankreich 33,5, Österreich-Ungarn 31,6, Rußland 18,7 dz. Des Vergleichs halber sei noch angeführt, daß im Durchschnitt auf Kuba 40 bis 45 dz, auf Java und den Sandwichinseln rund 100 dz, auf einzelnen Plantagen der letzten bis zu 370 dz Zuckerertrag vom Hektar nach dem oben angezogenen Werke erzielt worden sind. Geheimrat Paasche tritt den trüben Auffassungen entgegen, die sich in den Kreisen der heimischen Industriellen in Hinsicht auf den Wettkampf mit dem Rohrzucker breit machen, und kommt zu dem Schlusse, »daß die Vorzüge der Rohrzuckerländer, im ganzen betrachtet, keineswegs derartige sind, daß sich eine wirtschaftlich und wissenschaftlich technisch fest begründete Industrie wie unsere deutsche, davor zu fürchten hätte«.

Diesem Standpunkte hat man in der Tagespresse die niedrigen Ausfuhrziffern der letzten beiden Betriebsjahre entgegengehalten, die freilich bei Abfassung des Paascheschen Werkes noch nicht vorlagen. Es ist indes bei voller Würdigung der ernsten Lage der Zuckerindustrie zu berücksichtigen, daß gegenüber der Überfüllung des Weltmarkts mit Vorräten, wie sie in den letzten Jahren vorgelegen hat, aber für 1906 schon nicht mehr besteht, der Gesamtverbrauch eine zunehmende Erstarkung, die Industrie ein heilsames Bestreben zur Selbstbeschränkung zeigt. Vor allem aber ist von Bedeutung, daß eine vorübergehend bereits eingetretene und erfreulicherweise noch weiter zu erwartende Erhöhung des Verbrauchs im Inland einen Ersatz für den Ausfall in der Ausfuhr zu bieten verspricht.

Mit der beim Inkrafttreten der Brüsseler Konvention erfolgten Ermäßigung der Steuer auf 14 Mark war gleichzeitig das Kartell gefallen. Die Folge war eine erhebliche Verbilligung des Zuckers, der damit den minder bemittelten Bevölkerungsklassen zugänglicher wurde, und eine alle Erwartungen übersteigende Ausdehnung des Verbrauchs im Jahre 1903/04. Zwar wurde dieser durch die Hochkonjunktur des Jahres 1904 und die dadurch veranlaßte Preiserhöhung wieder beschränkt und hat auch jetzt noch nicht seine frühere Höhe erreicht. Bei dem Anreize, der in billigen Preisen für den Verbrauch liegt, und bei den nachhaltigen Bemühungen der Fabrikantenkreise, diese durchzuführen, darf man aber doch ohne Optimismus sein weiteres Anwachsen voraussetzen. Die Erschließung eines größeren Absatzes im Inland ist die beste Grundlage für das Gedeihen der Industrie. Man ist daher bemüht, eine Steuerherabsetzung und damit eine Verbilligung des Preises herbeizuführen. In wiederholten Eingaben haben die gewerblichen Vertreter bei der Regierung und den gesetzgebenden Körperschaften die Ermäßigung der Steuer von 14 auf 10 Mark angeregt. Man hofft dann, den Preis für das Pfund Zucker auf 20 Pf. halten und damit bis zu 70 v. H. der deutschen Gesamterzeugung im Inland unterbringen zu können. In der Tat ist der Zucker kein bloßes Genußmittel, sondern ein wichtiger Nähr- und Kräftigungstoff, der nach den Forschungen der Ernährungsphysiologie Muskelkraft und Energie in besonderem Maße zu liefern vermag, und der es deshalb verdient, den breitesten Volksschichten zugeführt zu werden. Deutschland steht aber im Zuckerverbrauch andern Ländern gegenüber zurück, so namentlich gegen England, wo 45 kg auf den Kopf entfallen, d. i. dreimal so viel wie in Deutschland. Die fortschreitende Besserung der wirtschaftlichen Lage der deutschen Bevölkerung und vorzugsweise die Besserstellung, die den arbeitenden Klassen durch die Steigerung der Jahreslöhne und die Arbeiterversicherungsgesetze zuteil geworden ist, haben durchgehends eine höhere Lebenshaltung geschaffen und werden auch den Zuckerverbrauch noch weiter heben.

Wenn der Wunsch nach Steuerermäßigung zur Zeit noch kein williges Gehör findet, so mag dabei die Befürchtung mitsprechen, daß der Steuerertrag zurückgehen und einen Einnahmeausfall für die Reichskasse nach sich ziehen könnte. Wird erst die Reichsfinanzreform günstige Wirkungen gezeitigt haben, so wird voraussichtlich auch dieser Frage wieder näher getreten werden. Bisher hat sich die Zuckersteuer ungeachtet ihrer Herabsetzung im Jahre 1903 als eine ergiebige Einnahmequelle für den Bedarf des Reichs erwiesen. Nach dem Zentralblatt für das Deutsche Reich 1905 (Nr. 23) und 1906 (Nr. 31) belief sich die zur Reichskasse gelangte Ist-Einnahme an Zuckersteuer abzüglich der Ausfuhrvergütungen und Verwaltungskosten für das Rechnungsjahr 1903 auf 101 905 059 Mark, 1904 auf 128 311 215 Mark, 1905 auf 112 908 630 Mark. Nach Betriebsjahren vom

1. September bis 31. August berechnet, die das statistische Amt in den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs zugrunde legt, betrug in den Jahren

	1901/02	1902/03	1903/04	1904/05
der Reinertrag der Abgaben	103 593 000 M.	117 593 000 M.	129 707 000 M.	121 734 000 M.
auf den Kopf der Bevölkerung	1,80 M.	2,01 M.	2,18 M.	2,01 M.
der Verbrauch an Zucker auf den Kopf der Bevölkerung	11,64 kg	12,03 kg	17,17 kg	14,41 kg.

Der Verbrauch für 1903/04 übersteigt mithin den der Vorjahre bedeutend. Der Minderverbrauch des folgenden Jahres ist größtenteils auf die höheren Preise zurückzuführen.

Die in den Kreisen der Zuckerinteressenten heutzutage vorwaltende Neigung zur Selbstbeschränkung tritt deutlich in Erscheinung, wenn man die statistischen Ergebnisse der Betriebsjahre 1904/05 und 1901/02 in Vergleich stellt. Im Jahre

	1901/02	1904/05
waren Betriebsanstalten vorhanden (Rohzuckerfabriken, Raffinerien und Entzuckerungs-Anstalten)	447	428
im ganzen wurden gewonnen, in Rohzucker berechnet	23 022 464 dz	16 054 378 dz
an Rüben wurden verarbeitet	160 128 668 -	100 712 115 -
die geerntet wurden auf	478 749 ha	416 714 ha.

Das Betriebsjahr 1901/02 scheint überhaupt nach der jetzigen Marktlage den Höhepunkt der Entwicklung zu bezeichnen. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß die deutsche Zuckerindustrie nicht einer Erweiterung fähig wäre. Im Gegenteile würde eine solche zutage treten, sobald ein gesicherter Absatz den Rübenbau und die Zuckererzeugung lohnender gestaltete als in den letzten Jahren. Ergiebige Böden sind genügend vorhanden. In Anbetracht der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieser Industrie wäre ihre Ausdehnung durchaus zu wünschen. Wenn in letzter Zeit zur Besserung ihrer Lage immer wieder vorgeschlagen wurde, die Anbauflächen für Rüben zu vermindern, so wird dem von anderer Seite das Bedenken entgegengehalten, daß eine solche Verkleinerung etwa unter 400 000 ha schwere Schädigungen der Landeskultur in Deutschland und namentlich in der Provinz Sachsen bereiten könnte. Diese Provinz umschließt die wichtigsten Rübenbaubezirke, in ihr ist die Bodenkultur in bestimmten Landstrichen zur höchsten Blüte gediehen. Übrigens läßt sich hoffen, daß die erhöhten Kornzölle der vom 1. März 1906 ab giltigen neuen Handelsverträge sowieso durch Vermehrung des Getreidebaues zu einer Verkleinerung der Rübenflächen Anlaß geben werden.

Die Rübenzuckerindustrie zeigt eine in Anbetracht ihres Entwicklungsgangs erklärliche Neigung zur Angliederung an gegebene Mittelpunkte. Wenngleich die Ansicht längst fallen gelassen ist, als ob nur schwere, mit den organischen Nährbestandteilen reichlich durchsetzte Bodenarten eine gehaltvolle Zuckerrübe hervorbringen könnten, und die Erfahrung gezeigt hat, daß diese Hackfrucht bei sachdienlicher Pflege auf jedem einigermaßen

fruchtbaren Boden gedeiht, so überragen doch jene Landstriche, in denen der Rübenbau als altgewohnte Kultur zur musterbietenden Vollkommenheit gelangt ist, mit ihren Erträgnissen die hinzugekommenen neuen Gebiete. Als ausnehmend geeigneter Boden galt von jeher die Magdeburger Börde, ein welliger, 45 km langer und 30 km breiter Landstrich westlich von der Elbe zwischen den beiden Flüßchen Bode und Bever, dessen vorzügliche Ackerkruste seinen Bewohnern von jeher die reichlichsten Existenzmittel bot. Unter einer mehr als einen halben Meter tiefen Decke schwarzer, humoser Dammerde liegt eine über 1 m mächtige Schicht von feinem, gelbem Lehm als letzte Ablagerung aus der Diluvialzeit. Sie staut die atmosphärischen Niederschläge nicht auf, läßt sie aber auch nicht allzuschnell in die Tiefe abfließen. Diese Schicht enthält Kalk und die übrigen mineralischen Bestandteile, deren die Kulturpflanzen zu ihrem Wachstume bedürfen, in sehr günstiger Zusammensetzung. In sorgfältiger Bewirtschaftung ist hier die Ertragsfähigkeit aufs höchste gesteigert. In überwiegendem Maße, wie in keinem andern Gebiete Deutschlands, herrscht hier der Rübenbau vor. Dem an landschaftliche Reize gewöhnten Auge bietet die Gegend freilich wenig. Die, abgesehen von den Straßeneinsäumungen und Ortschaften, baumlosen Fluren rufen in ihrer schachbrettartigen Abgrenzung den Eindruck der Eintönigkeit hervor. Selbst der Farbenschmuck der Feldblumen ist spärlich vertreten und auf die schmalen Raine am Wege beschränkt; die fleißig jätende Menschenhand duldet sie nirgends auf der wertvollen Ackerbreite. Aber Wohlstand und Behagen leuchten uns überall entgegen, von den üppig bestandenen Feldern und den mit städtischem Komfort ausgestatteten Wohnstätten nicht minder wie aus den intelligenten Zügen der kraftbewußten und daseinsfrohen Bewohner. Dorf für Dorf geht nach und nach dazu über, den von den elektrischen Zentralen zur Verfügung gestellten Starkstrom für Wirtschaftszwecke, daneben auch für den Hausbedarf nutzbar zu machen. Die Börde zeigt, was Energie, Fleiß und Intelligenz zu schaffen vermögen.

Von fast gleicher Güte sind die milde, tonige und kalkhaltige Ackerkrume der südlich angrenzenden Gebiete und die zwar weniger kalkhaltigen, aber trotzdem ergiebigen Böden nach Westen. Nach Süden über die Bernburger Hochebene bis über Halle (Saale) hinaus und westlich tief nach Braunschweig und Hannover hinein sich erstreckend, bildet diese weite fruchtbare, dem Harze vorgelagerte Landschaft die größte zusammenhängende Fläche ausgezeichneter Ackerböden im nordöstlichen Deutschland, die nach und nach für den Rübenbau nutzbar gemacht worden ist. In der Provinz Sachsen sind außer der Börde im wesentlichen noch zwei getrennt davon liegende Landstriche dieser Hackfruchtkultur erschlossen worden, die goldene Aue, eine am Nordabhange des Kyffhäusergebirges an der Helme sich hinabziehende Talsenkung von Heringen bis zur Unstrut, sowie einzelne Gebietsteile der Altmark. Dank der guten Pflege und sorgsamen Bearbeitung der Ländereien gehört die Provinz Sachsen zu den ertragreichsten in Preußen.

Ihren Ausgangspunkt hatte die Zuckerindustrie in der Provinz Schlesien genommen, die jetzt von der Provinz Sachsen bedeutend überflügelt ist. In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts haben namentlich die östlichen Provinzen Preußens angefangen, sich an der Zuckererzeugung zu beteiligen. Vermöge ihrer billigeren Bodenpreise und Arbeitslöhne, dann aber auch mit ihren neueren und technisch vollkommneren Betrieben konnten sie den Wettbewerb mit den älteren Rübenbezirken aufnehmen, in denen entsprechend der höheren Entwicklungstufe teurere Löhne, Boden- und Pacht-

Betriebsjahr 1904/05 (1. September 1904 bis 31. August 1905).

Verwaltungsbezirke	Zahl der im Betriebe gewesenen Fabriken	Dampfmaschinen		An Rüben wurden verarbeitet	An Rohzucker wurden gewonnen		Die verarbeiteten Rüben wurden geerntet auf	Durchschnittliche Ernte auf 1 ha	Zur Herstellung von 1 kg Rohzucker waren Rüben erforderlich
		Zahl	Pferdestärken		im ganzen	durchschnittlich aus 1 dz Rüben			
				t	t	kg	ha	dz	kg
Ostpreußen	2	27	684	38 441	5 918	15,39	1 962	196	6,50
Westpreußen	17	249	6 250	468 925	72 114	15,38	22 268	211	6,51
Brandenburg	13	199	5 114	347 771	52 683	15,15	16 036	217	6,60
Pommern	11	216	6 967	498 322	76 107	15,27	22 677	220	6,55
Posen	20	415	14 309	1 001 146	159 518	15,93	50 033	200	6,28
Schlesien	53	744	21 865	1 079 483	159 357	14,76	57 460	188	[illegible]
Provinz Sachsen	106	1 620	33 748	2 720 704	402 791	14,80	103 795	262	[illegible]
Schleswig-Holstein	2	23	390	19 370	2 961	15,28	618	313	6,54
Hannover	42	612	14 366	1 048 123	157 091	14,99	35 243	297	[illegible]
Westfalen	5	75	2 468	121 617	18 269	15,02	4 320	281	6,66
Hessen-Nassau	2	40	655	54 890	8 145	14,84	2 000	274	6,74
Rheinland	10	187	4 468	414 828	59 813	14,42	14 290	290	6,94
Königreich Preußen	283	4 407	111 284	7 813 620	1 174 767	15,03	330 731	236	[illegible]
Bayern	3	42	2 070	120 052	17 907	14,91	3 730	322	6,70
Sachsen	4	63	1 545	82 252	11 752	14,29	4 502	183	7,00
Württemberg	4	65	1 790	77 636	11 160	14,37	2 043	204	[illegible]
Baden und Elsaß-Lothringen	2	19	600	66 347	10 239	15,43	2 002	331	6,48
Hessen	5	54	2 271	161 868	22 264	13,75	5 174	313	7,27
Mecklenburg	12	203	6 335	449 920	64 738	14,39	19 373	232	[illegible]
Thüringen	7	87	2 142	165 098	24 589	14,89	6 149	268	[illegible]
Braunschweig	30	424	8 704	692 398	102 573	14,81	22 771	304	[illegible]
Anhalt	24	369	7 580	442 021	63 047	14,26	19 639	225	[illegible]
Überhaupt im Deutschen Zollgebiet 1904/05	374	5 733	144 411	10 071 212	1 503 036	14,92	416 714	242	[illegible]
Dagegen 1903/04	384	5 824	140 295	12 677 099	1 822 491	14,35	416 877	304	[illegible]

preise gezahlt wurden. Die nebenstehende, der Reichsstatistik entnommene Übersicht für 1904/05 zeigt die Ausbreitung der Zuckerindustrie über Deutschland und läßt die günstigeren technischen Verhältnisse der Ostprovinzen in der Gegenüberstellung der Zahl der Betriebe mit der Zahl und Stärke der Dampfmaschinen erkennen. Ebenso deutet die größere Zuckerausbeute weniger auf die günstigere Bodenbeschaffenheit als auf die technisch gründlichere Verarbeitung des Rohmaterials hin. Seit längerer Zeit hat man jedoch auch in der Provinz Sachsen die kleinen und mit zu geringem Gewinn arbeitenden Betriebe ausgeschaltet und nur größere neu begründet. Sie besitzt bei einer Ausdehnung von 25 240 qkm mehr als ein Drittel aller Rohzuckerfabriken in Preußen und bringt mehr als ein Drittel des in Preußen hergestellten Rohzuckers hervor. An zweiter Stelle erscheint die 40 285 qkm umfassende Provinz Schlesien mit einer gerade halb so großen Zahl Fabriken wie jene und einer noch geringeren Produktionsmenge als die Hälfte. Faßt man die Provinz Sachsen mit dem angrenzenden Braunschweig und dem eingeschlossenen Anhalt zusammen, so ergibt sich, daß auf diesem rund 30 000 qkm großen Gebiete 43 v. H. aller deutschen Zuckerfabriken liegen und beinahe 38 v. H. des deutschen Rohzuckers erzeugt werden. Ferner entfallen auf dieses Gebiet von den in Deutschland bestehenden 48 Zuckerraffinerien 15, die im Jahre 1904/1905 über 4 Millionen Doppelzentner Verbrauchszucker erzeugten. Davon liegen 6 Raffinerien allein in Magdeburg.

Gründet sich die Ergiebigkeit dieses Gebiets in erster Linie auf den fruchtbaren Boden der Börde und der benachbarten Landstriche, so hat anderseits die günstige Verkehrslage an der Elbe dem Aufblühen der Industrie viel Vorschub geleistet. Die Elbe stellt den direkten Schiffahrtsweg zum größten deutschen Ausfuhrhafen dar. Ihr Fahrwasser ist im Laufe der Zeit derart verbessert worden, daß Schiffsgefäße von immer größerem Tiefgang eingestellt werden konnten, und gegenwärtig auf der unteren Stromhälfte Schleppkähne von 1000 bis 1200 Tonnen Tragfähigkeit verkehren. Als Zubringer wirkt ein gut ausgebautes Eisenbahn- und Kunststraßennetz, das sich mit seinen Verästelungen über das ganze Hinterland legt und selbst die kleineren Ortschaften heranzieht an die großen Verkehrslinien. Außer dem unmittelbaren Zwecke der Güterbeförderung dienen diese Straßenzüge als Telegraphenwege für die sich mehr und mehr verengernden Maschen des schon ziemlich dichten Telegraphen- und Fernsprechnetzes. Inmitten großer Absatzgebiete gelegen, dabei mit Verkehrsmitteln aller Art gut ausgestattet, sind diese Landesteile gerade durch ihre zentrale Lage vor anderen stark begünstigt.

Von außerordentlich förderndem Einflusse haben sich ferner die wertvollen Bodenschätze des Erdinnern erwiesen. Kommen die hier befindlichen Kalilager mit ihren Düngemitteln der Landwirtschaft und namentlich der Pflege des Rübenbaus zustatten, so liefern die inmitten des Bezirks an vielen Punkten abgeteuften ergiebigen Braunkohlenschächte der Industrie eine brauchbare und billige Fabrikkohle. Damit war auch die Grundlage für die Angliederung zahlreicher Maschinenfabriken und Kesselschmieden gegeben, die sich vielfach ausschließlich in den Dienst der Zuckerindustrie stellten. Da endlich von jeher Kapital und Unternehmungslust bei den Besitzern der landwirtschaftlichen Betriebe vorhanden waren, haben sich die mannigfaltigsten Bedingungen vereint gefunden, diesem Rübenbaubezirke trotz seiner Teuerungsverhältnisse einen Vorrang vor anderen zu verleihen.

(Schluß folgt.)

Einwirkung des Aufstandes in Deutsch-Ostafrika auf die Betriebsfähigkeit der Telegraphenlinien.

Während die gegenwärtig im völligen Erlöschen begriffenen Unruhen im ostafrikanischen Schutzgebiete den Betrieb der von Daressalam nach Norden und Westen führenden Telegraphenlinien nur in ganz geringem Maße störend beeinflußt haben, sind zum Schutze der Südlinie nach Mikindani außergewöhnliche Maßnahmen erforderlich gewesen. Es hat indes nicht verhindert werden können, daß die Teilstrecke zwischen Kilwa und Lindi 10 Monate lang, vom 27. August 1905 bis 26. Juni 1906, unterbrochen war.

Über den Gang der Ereignisse ist, soweit Angestellte der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung beteiligt waren, folgendes bekannt geworden.

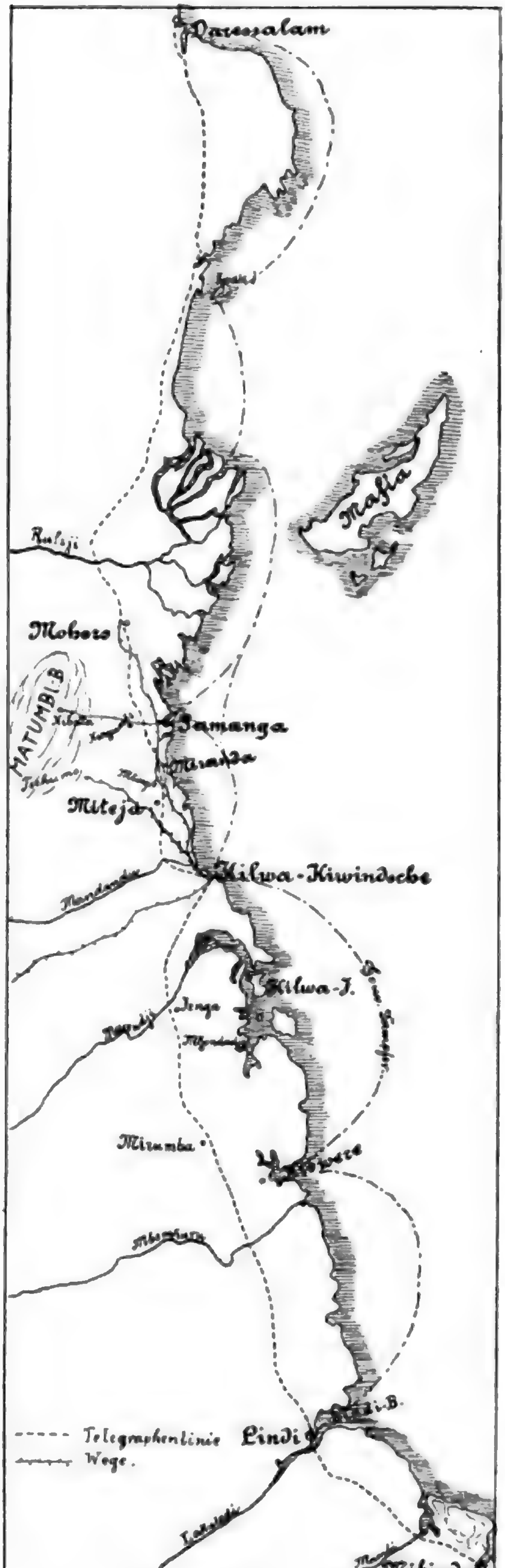
Um die aufrührerischen Matumbileute zu unterwerfen, begab sich der stellvertretende Kommandeur der Schutztruppe, Major Johannes, am 4. August 1905 auf S. M. Kreuzer »Bussard« von Daressalam nach Kilwa. Vom Postamt in Daressalam war ihm der Postpraktikant Meinberg nebst einem farbigen Leitungsaufseher zur Verfügung gestellt worden, um im Unruhengebiete nördlich von Kilwa unter militärischem Schutze die Reichs-Telegraphenlinie nach Möglichkeit betriebsfähig zu erhalten und den Telegrammverkehr der Truppen mit Kilwa, Mohoro und Daressalam zu vermitteln. Meinberg folgte am 5. August der nordwärts vormarschierenden Truppe von Kilwa aus unter Bedeckung von 1 Unteroffizier und 30 Askaris. Er fand im Laufe des Tages bei Miteja (vgl. nebenstehende Kartenskizze) mehrere Stellen, an denen die Telegraphenanlage durch Zerschneiden des Drahtes, Ausheben von Stangen und Zerschlagen der Isolatoren zerstört war, konnte jedoch die Instandsetzung erst am 6. spät abends vollenden, nachdem er für die Nacht in das Militärlager zu Miteja zurückgekehrt war. Für die Folgezeit wurde ihm durch den Militärbefehlshaber Samanga als Standort angewiesen, von wo er täglich Streifzüge längs der Telegraphenlinie antreten sollte.

Die Linie war am 7. wieder in ihrer ganzen Länge von Daressalam bis Kilwa betriebsfähig. Dem erhaltenen Befehl entsprechend, rückte Meinberg fortan täglich zweimal von Samanga aus, um die Stromfähigkeit der Telegraphenleitung festzustellen und Telegramme von den in der Umgegend operierenden Truppen abzunehmen oder an sie weiterzugeben. Wiederholt wurden kleinere, von den Eingeborenen zerstörte Strecken der Telegraphenlinie gefunden und instandgesetzt, ohne daß es bei den Märschen zu einem Zusammenstoße mit den Aufständischen kam, deren Hauptsammelstelle sich in westlicher Richtung bei Kibata in den Matumbibergen befand.

Am 19. August wurde Meinberg abgelöst durch den inzwischen aus dem Norden des Schutzgebiets herbeigerufenen Telegraphenbaubeamten, Telegraphenassistenten Krüger, der seit 8 Jahren in Ostafrika wirkt.

Dank der eifrigen Bewachung der Telegraphenleitung kam bis Ende August nördlich von Kilwa nur noch eine einzige Beschädigung vor, obwohl die Aufständischen sich nach dem Abmarsche der Truppen bei Kinyumbi in größerer Anzahl zusammengerottet und selbst stärkere Patrouillen angegriffen hatten.

Die zuerst nur in den Matumbibergen ausgebrochenen Unruhen pflanzten sich gegen Ende August auch auf die westlich und südlich von Kilwa gelegenen Landschaften fort. Zwischen Kilwa und Lindi hatten die Aufrührer den Telegraphen ebenfalls an mehreren Stellen auf größere Strecken gründlich zer-



stört. An seiner Wiederherstellung wurde sogleich unter dem Schutze eines vom Oberleutnant v. d. Marwitz befehligten Detachements aus Kilwa durch farbige Hilfsleitungsaufseher gearbeitet. Weißes Personal konnte hier einstweilen nicht verwendet werden, weil dieses Zeltausrüstungen usw. hätte mitführen müssen, und dadurch die Beweglichkeit der Truppe im Buschkrieg erschwert worden wäre.

Die farbigen Aufseher stellten im September die Telegraphenanlage zwischen Kilwa und Mkondadje wieder her; sie wurde aber bald, nachdem die Abteilung v. d. Marwitz auf Kiswere hatte vorrücken müssen, von neuem in noch größerem Umfange, ja fast völlig vernichtet. Da auf das Eintreffen des schleunigst bestellten Ersatzmaterials, das zum Teil aus Deutschland herbeigeschafft werden mußte, so schnell nicht zu rechnen war, sah man sich genötigt, den Wiederaufbau einstweilen auszusetzen. Auch standen zur Bewachung dieser Teilstrecke zu wenig Soldaten zu Gebote. Es hätten für die ganze Dauer der Unruhen mindestens sechs befestigte Lager zu je 20 Mann, ähnlich wie in Samanga, errichtet werden müssen, um einen einigermaßen wirksamen Schutz dieser 160 km langen Strecke ausüben zu können. In dieser Hinsicht ergangenen Anregungen vermochte das Gouvernement nicht zu entsprechen, zumal die verfügbaren geringen Truppenkräfte an anderen Orten im Innern des Landes dringender nötig waren. Auch wurde nur auf eine möglichst ungestörte telegraphische Verbindung zwischen Daressalam und Kilwa, dem Hauptoperationspunkte während des Aufstandes, besonderer Wert gelegt.

Den Nachrichtendienst zwischen Kilwa und Lindi übernahm der Gouvernementsdampfer »Rufiji«.

Nördlich von Kilwa zogen sich die militärischen Unternehmungen

Ende August mehr nach den Matumbibergen hin; Samanga wurde befestigt und die kleine farbige Besatzung dem Telegraphenbeamten unterstellt. Der Ort Samanga war Zufuhrhafen für die im Hinterland operierenden Truppen und wurde von den zwischen Daressalam und Kilwa verkehrenden Dampfern häufig angelaufen. Zum Löschen der Ladungen sowie zum Verkehre mit Kilwa waren einige Dhaus (kleine Segelfahrzeuge) vorhanden. Auch ein Verpflegungsdepot für die farbigen Truppen richtete man in Samanga ein. Hier erfolgte die Abfertigung der nach dem Innern mit Verpflegungsartikeln marschierenden Karawanen, denen als Träger eine Zeitlang 60 Kettengefangene aus Kilwa zugeteilt wurden. Die Wasserverhältnisse waren sehr ungünstig. Da die Wasserlöcher auch zeitweise allzusehr in Anspruch genommen wurden, war die Besatzung oft auf »brackiges« Wasser angewiesen. Der Ort Samanga, von dem nur wenige Hütten übrig geblieben waren, hatte eine Befestigung aus Palisaden, Stacheldrahthindernissen und Dornhecken erhalten. Der Telegraphenbeamte wohnte in einem Zelte, die farbige Besatzung lag in den Hütten. Alle anderen Bewohner, Frauen und Kinder, hatte man nach Kilwa gebracht.

Während des Monats September wickelte sich der Betrieb der in Samanga eingerichteten Feldtelegraphenstation ziemlich glatt ab. Belästigungen durch Aufständische waren hauptsächlich die Boten ausgesetzt, die sich nachts mit Nachrichten für den Posten in Kibata — 50 km westlich von Samanga — durch die Feinde durchschleichen mußten. In einem Falle wurden zwei Boten verwundet und ein andermal einer getötet, beidemal aber das Abfangen der ihnen mitgegebenen Briefe und Telegramme durch ihre Begleiter verhindert.

Die täglichen Märsche des Telegraphenassistenten Krüger von Samanga nach der Telegraphenlinie, die stets in Begleitung von zehn bis zwölf farbigen Soldaten erfolgten, waren wegen des hohen Grases und des Dorngestrüpps sehr beschwerlich und erforderten große Vorsicht, weil stets mit dem Abschießen einzelner Leute durch die im dichten Busche versteckt liegenden Feinde zu rechnen war.

Am 2. und 3. Oktober kam es bei Miranda zu mehreren heftigen Zusammenstößen zwischen den Aufständischen und der unter Krügers Führung die Linie entlang marschierenden Abteilung. Diese traf, als sie am 2. abends die noch an mehreren Stellen zerstörte Telegraphenanlage verlassen wollte, um bei dem 1 ½ km entfernten Miranda Unterkunft für die Nacht zu suchen, auf einzelne Gegner, die aber bald mit Verlusten abgewiesen wurden. Dem alsdann bezogenen Lager, das nach der Beseitigung von Gras und Buschwerk in größerem Umkreise bei dem hellen Mondschein einen weiten Ausblick gestattete, näherten sich nachts zwar mehrfach einzelne Aufrührer; sie wurden aber von den Wachen bemerkt und verjagt. Am nächsten Morgen gegen 6 Uhr kehrte Krüger zur Arbeitsstrecke des vorigen Tages zurück. Hier überraschte er etwa 50 mit Gewehren bewaffnete Eingeborene, die eifrig damit beschäftigt waren, die Telegraphenlinie zu zerstören. Krüger ließ sofort auf die Aufständischen feuern und verfolgte die sich schnell Zurückziehenden in den Busch hinein. Plötzlich zwangen ihn Flintenschüsse, die bei den zurückgebliebenen Lasten abgegeben wurden, zur Umkehr. Auf dem unter Ausnutzung natürlicher Deckungen sprungweise ausgeführten Rückmarsche fiel neben Krüger ein Mann, der sich zuweit aufgerichtet hatte und durch einen Kopfschuß niedergestreckt wurde. Krüger erkannte bald, daß ihm von wenigstens 200 Feinden der Weg zur Küste verlegt werden sollte. Er beschloß, sich durchzuschlagen, nachdem noch eine tags zuvor nach Samanga entsandte Patrouille in Stärke

von sechs Gewehren wieder zu ihm gestoßen war. Unter fortgesetztem, dem Feinde erhebliche Verluste zufügenden Feuern gelang es Krüger, um $9\frac{1}{4}$ Uhr zur Küste vorzudringen.

Es war die höchste Zeit, daß die kleine tapfere Schar den Rücken frei bekam und nur noch in einer Front nach Westen zu kämpfen hatte; denn der Munitionsvorrat ging zu Ende. Unter wiederholten neuen Zusammenstößen mit einzelnen Aufständischen marschierte Krüger die Linie entlang, bis es ihm mittags glückte, telegraphische Verbindung mit Kilwa zu erlangen und Unterstützung, Munition sowie Telegraphenbaumaterial zu erbitten. Die zugesagte Verstärkung traf um 9 Uhr abends unter Führung des Leutnants von Stengel bei Miteja mit Krüger zusammen. Während ihres Heranmarsches hatte die Hilfstruppe einige Salven abgegeben und dadurch bewirkt, daß die Gegner, die nach Aussage von Gefangenen Krüger des Nachts von neuem angreifen wollten, sich schleunig in die Berge zurückzogen. Nach Samanga und Daressalam gab der Aufseher Suffu, der sich nachts mit einem Streckenfernsprecher nach Norden durchgeschlichen hatte, ebenfalls Nachricht von den Gefechten und bat um Zusendung von Material.

Am 4. wurde der Kampfplatz bei Miranda abgesucht. Die Feinde hatten ihre Toten und Verwundeten mitgeschleppt. Da Krüger vorläufig reichlich mit Munition versehen war, rückte die Kolonne Stengel wieder ab. Die völlige Wiederherstellung der Telegraphenlinie gelang erst am 8., nachdem die Bauabteilung inzwischen nach Samanga zurückgekehrt war und das aus Daressalam und Kilwa eingetroffene Material in Empfang genommen hatte. Bei den Arbeiten stieß man noch oft auf einzelne Gegner, die aber keinen ernstlichen Widerstand mehr leisteten.

Am 8. Oktober landete in Samanga ein Matrosendetachement in Stärke von 1 Offizier und 41 Mann von dem Kreuzer »Seeadler«, um die Bewachung der Telegraphenlinie Kilwa–Mohoro mit zu übernehmen. Da jetzt zwei weitere Punkte, Mtingi und Miteja militärisch besetzt werden konnten, wurden die Zerstörungen des Telegraphen immer seltener. Gleichwohl war die Sicherheit an vielen Stellen der Linie wegen der fortgesetzten Versuche einzelner Rebellen, aus dem Busch heraus die Leute abzuschießen, noch sehr gering.

Der Dienst in Samanga war trotz der eingetretenen Beruhigung wegen des regen, mit vielen Nebenarbeiten verknüpften Durchgangsverkehrs auch weiter anstrengend genug. Täglich mußte dazu die Besatzung exerzieren und öfter Schießübungen abhalten. Eine kleine Abwechselung brachte der 22. Oktober, der Geburtstag Ihrer Majestät der Kaiserin, der in Samanga durch eine schlichte Feier mit Preisschießen festlich begangen wurde.

Im November stellte Krüger eine Abzweigung von der Telegraphenleitung nach Samanga her. Daher konnten die täglichen Märsche zur Linie von da ab meist unterbleiben. Um den unmittelbaren Verkehr zwischen Daressalam und Kilwa möglichst wenig zu stören, hielt man im allgemeinen daran fest, die Feldstation auch jetzt täglich nur zweimal zu bestimmten Zeiten einzuschalten.

Nachdem im Dezember die Truppenmacht für die Matumbiberge noch weiter verstärkt worden war, konnte die Gefahr für die Telegraphenanlage zu Beginn des neuen Jahres als beseitigt gelten. Im Anschluß an die Einrichtung einer Heliographenverbindung zwischen Tschumo, dem südöstlichsten militärisch besetzten Orte in den Bergen, und Kilwa wurde deshalb die Feldtelegraphenstation Samanga am 29. Januar 1906 geschlossen.

Anfang Mai, als die Ersatzmaterialien zur Stelle waren und die Landschaft zwischen Kilwa und Lindi ihrer Beruhigung entgegenging, begann

der Telegraphenassistent Krüger, der inzwischen im Norden des Schutzgebiets tätig gewesen war, damit, die völlig verwüstete Telegraphenlinie südlich von Kilwa instandzusetzen. Die Arbeiten gestalteten sich recht schwierig, weil in dem Aufstandsgebiete weite Gegenden ganz entvölkert, die meisten Wege ungangbar und Nahrungsmittel unterwegs nicht aufzutreiben waren.

Die ersten Störungsstellen fand man dicht am Mbemkuru, dem Grenzflusse zwischen den Bezirken Kilwa und Lindi. In letztem selbst hatten keine umfangreichen Verwüstungen stattgefunden, weil sämtliche längs der Linie wohnenden Jumben*) treu geblieben, während die Jumben des Bezirks Kilwa Anführer der Aufständischen gewesen waren. Im ganzen wurden 14 Störungsstellen in der Linie ermittelt, von denen die größte sich auf 40 km zwischen Mirumba und Jenga erstreckte. Hier fehlten sämtliche Stangen; nur den Draht hatten die Schwarzen teilweise zurückgelassen. In der Nähe der Linie wurden 1450 kg zerstückelter und nicht mehr verwenbarer Bronzedraht gesammelt. Von 481 herausgerissenen Stangen kamen 359 wieder zum Vorschein. Jedoch waren die Zopfstützen entweder herausgeschraubt oder abgeschlagen. Weiter fehlten 450 Porzellandoppelglocken, von denen die meisten an Ort und Stelle zertrümmert worden waren. Die Stangen und auch zum Teil den Draht hatten die Aufrührer in den Busch geschleppt, während sie aus den Eisenstücken der Isolatorenstützen und der Ankerschellen Kugeln und Pfeilspitzen geschmiedet hatten.

Die Jumben erhielten durch das Bezirksamt in Kilwa Anweisung, nach den fehlenden Stangen zu suchen. Ein beträchtlicher Teil davon dürfte später wiedergefunden worden sein, nachdem die im Juni noch mit hohem Grase oder Busch bestandenen Steppen vertrocknet waren und die alljährlichen Steppenbrände stattgefunden hatten.

Am 26. Juni war die Leitung Kilwa–Lindi, wie schon im Anfang erwähnt, wieder in Ordnung. Die Instandsetzungsarbeiten, bei denen auch die übrigen Linienstrecken ausgebessert wurden, hatten fast zwei Monate gedauert. Das ist ein genügender Beweis dafür, daß die Aufständischen bei ihrem Zerstörungswerke mit voller Gründlichkeit vorgegangen waren.

Die an der Verwüstung als Haupträdelsführer beteiligt gewesenen drei Jumben wurden in Kilwa gehängt, ein vierter war früher in der Nähe der Telegraphenlinie durch einen Askari erschossen worden.

Die Zeit, die der Telegraphenassistent Krüger, der Reserveoffizier ist, in Samanga als Postenführer zugebracht hatte, wurde ihm später als militärische Übung angerechnet. Vor seiner Abreise von Samanga nach Daressalam war er insofern von einem Mißgeschick betroffen worden, als ihm infolge einer kleinen Verwundung ein halbes Fingerglied des rechten Daumens im Feldlager Mtingi abgenommen werden mußte.

Für sein entschlossenes, zielbewußtes und von entscheidendem Erfolge begleitetes Vorgehen in den Kämpfen bei Miranda wurde ihm der Königliche Kronenorden 4. Klasse mit Schwertern verliehen.

*) Jumbe bedeutet etwa soviel wie »Schulze, Ortsvorstand«. Zumeist ist es ein von der Regierung angestellter, oft auch besoldeter, im Dorfe ansässiger Eingeborener. Es gibt kleine und große Jumbenschaften, die von 50 bis zu mehreren Hundert Leute unter sich haben. Nicht selten vererbt sich die Würde innerhalb einer Familie.

Invalidenversicherung der Postaushelfer.

Im Anschluß an den Aufsatz »Die Invalidenversicherung im Bereiche der Reichs-Postverwaltung« (vergl. Archiv 1904, S. 687) bringen wir nachstehend zwei weitere Beschlüsse des Reichs-Versicherungsamts, welche die Versicherungspflicht von Postaushelfern betreffen.

I. W. zu D. ist täglich 3 Stunden im Ortsbestelldienste tätig und erhält hierfür aus der Postkasse 120 Mark jährlich. Während der übrigen Zeit arbeitet W., abgesehen von einigen geringen landwirtschaftlichen Verrichtungen für Fremde, im landwirtschaftlichen Betriebe seines Vaters. Dieser betreibt neben der Landwirtschaft noch eine Schuhmacherei und müßte, falls der Sohn nicht in dem angegebenen Umfang in seinem landwirtschaftlichen Betriebe tätig wäre, hierfür eine besondere Hilfskraft einstellen.

W. ist als versicherungspflichtig erachtet worden, obgleich er bei der Post weniger als ein Drittel des ortsüblichen Tagelohns für D. verdient. Die Anwendbarkeit des Bundesratsbeschlusses vom 27. Dezember 1899, betreffend die Befreiung vorübergehender Dienstleistungen von der Versicherungspflicht (vergl. A. D. A., Abschn. X², § 363), auf W. wird in dem Beschlusse in folgender Weise begründet:

Nimmt man an, daß W. dauernd berufsmäßige Lohnarbeiten bei seinem Vater verrichtet, so kann Ziffer 1 des Bundesratsbeschlusses keine Anwendung finden, da diese Bestimmung zur Voraussetzung hat, daß die betreffende Person berufsmäßige Lohnarbeit nicht verrichtet. Aber auch die Bestimmung in Ziffer 2 des Bundesratsbeschlusses ist nicht anwendbar. Denn hiernach sind Berufsarbeiter, die in einem regelmäßigen, die Versicherungspflicht begründenden Arbeits- oder Dienstverhältnisse zu einem bestimmten Arbeitgeber stehen, ohne Unterbrechung dieses Verhältnisses noch bei anderen Arbeitgebern nebenher, sei es nur gelegentlich zur Aushilfe, sei es regelmäßig, beschäftigt werden, nicht versicherungspflichtig. W. verrichtet zwar bei seinem Vater Lohnarbeit, er unterliegt für diese Tätigkeit aber nicht der Versicherungspflicht, da er bei seinem Vater nur freien Unterhalt bezieht. Wollte man aber annehmen, daß W. lediglich als Haussohn sich im landwirtschaftlichen Betriebe seines Vaters nützlich machte, so wäre trotzdem die Ziffer 1 b des Bundesratsbeschlusses nicht anwendbar, weil die dreistündige Tätigkeit im Postdienste nicht als »nebenher« verrichtete Dienstleistung angesehen werden könnte (Beschluß vom 24. Oktober 1905). Nach diesen Ausführungen ist es gleichgültig, ob W. im Betriebe seines Vaters als berufsmäßiger Lohnarbeiter angesehen wird oder nicht. Versicherungspflichtig ist er in diesem Betrieb auf keinen Fall, weil er von seinem Vater nur freien Unterhalt erhält; wohl aber ist er in seiner gegen Lohn erfolgenden postdienstlichen Beschäftigung versicherungspflichtig, die ihn täglich 3 Stunden in Anspruch nimmt, also nicht blos »nebenher« erfolgt. Daß die für diese Beschäftigung gewährte Vergütung von jährlich 120 Mark nicht ein Drittel des ortsüblichen Tagelohns erreicht, ist nicht ausschlaggebend, weil dieser Satz im Bundesratsbeschlusse nicht vorgesehen, sondern nur in der Praxis ungefähr als Anhalt angenommen worden ist. Jedenfalls müßten, wenn die Versicherungspflicht verneint werden sollte, alle drei Punkte zusammentreffen, d. h. W. dürfte nicht die Eigenschaft eines berufsmäßigen Lohnarbeiters haben, er müßte im Postdienste nur nebenher beschäftigt werden und sein Lohn müßte geringfügig, also niedriger als ein Drittel des ortsüblichen Tagelohns sein. Beim Fehlen des einen oder des anderen dieser Kennzeichen mußte die Versicherungspflicht bejaht werden.

II. G. in Sch. ist vom 28. August 1904 bis 2. Juli 1905 an 31 Sonntagen als Aushelfer und an 21 nicht aneinander schließenden Wochentagen als Vertreter erkrankter Unterbeamten beschäftigt gewesen und hat als Gesamtvergütung 87 Mark aus der Postkasse erhalten. Q. in Sch. war vom 21. Februar 1904 bis 26. Februar 1905 an 36 Sonntagen und an 10 nicht aneinander schließenden Wochentagen im Postdienste tätig und hat aus dieser Tätigkeit 89 Mark aus der Postkasse bezogen. G. ist in der Landwirtschaft seines Vaters tätig. Q. arbeitet als Tischlergeselle bei seinem Vater. Beide Personen sind ihrer sozialen und wirtschaftlichen Stellung nach auf Verrichtung von Lohnarbeiten angewiesen; anderseits bedürfen ihre Väter in ihren Betrieben einer Hilfskraft. Hiernach fällt die Beschäftigung des G. und Q. bei ihren Vätern, für die ihnen als Entgelt nur freier Unterhalt gewährt wird, unter den Begriff der Lohnarbeit und sie gehören vermöge dieser Beschäftigung nicht zu denjenigen Personen, die berufsmäßig Lohnarbeit überhaupt nicht verrichten. Unter »Lohnarbeiter« ist nach dem Invalidenversicherungsgesetze jeder zu verstehen, der gegen Entgelt arbeitet, gleichviel ob das Entgelt in barem Gelde oder in freiem Unterhalte besteht. Der Bundesratsbeschluß vom 27. Dezember 1899 kann demnach auf G. und Q. keine Anwendung finden. Sie unterliegen hinsichtlich ihrer bargelohnten Beschäftigung als Postaushelfer der Versicherungspflicht (Beschluß vom 30. Juli 1906).

Der Teltowkanal.

Aus Anlaß der Eröffnung des Teltowkanals ist eine von dem Kgl. Geheimen Baurat Havestadt in Wilmersdorf bei Berlin (Mitglied der Kanalbauverwaltung) verfaßte Denkschrift erschienen, deren interessanten Ausführungen wir zur Ergänzung der Abhandlung auf S. 311 ff. des Archivs (Jahrgang 1903) folgendes entnehmen.

Zur Herstellung der westlichen Kanalstrecke vom Griebnitzsee bis zur Gemarkung Steglitz wurde das Beketal benutzt, eine tiefe Bodenrinne, die, ursprünglich von einem einzigen großen See bedeckt, im Laufe der Zeit größtenteils durch Ablagerungen von Kalkschlamm sowie durch Moor und Torf ausgefüllt worden ist. Das Gelände zu beiden Seiten dieser Bodenrinne besteht von Kohlhasenbrück am Griebnitzsee an zunächst hauptsächlich aus reinem Sande (bis zu 30 m Tiefe), über dem stellenweise eine Lehmdecke bis zu 1,5 m Stärke lagert. Von Klein-Machnow an nimmt diese Lehmdecke an Stärke immer mehr zu und geht in der Tiefe in kalkhaltigen Geschiebemergel über. In der Gemarkung Steglitz verläßt der Kanal das Beketal, durchbricht die Hochfläche des Teltower Plateaus und erreicht bei Britz den oberen Rand des Tales der wendischen Spree, das er durchschneidet, um zwischen Cöpenick und Grünau in die Spree zu münden. Auf der Strecke zwischen Steglitz und Britz ist die Hauptbodenschicht der Geschiebemergel, der bei Steglitz mit 5 m Stärke beginnt, bis auf 16 m Tiefe anschwillt und gegen Britz hin wieder reinem Sande weicht. Unter diesem Geschiebemergel findet sich Sand, stellenweise auch Kies. Von Britz ab besteht der Boden aus reinem Sande. Am leichtesten waren die Ausschachtungsarbeiten auf der letztgenannten Strecke, wo der Sand-

boden bei ziemlich geringer Wasserhaltung mit Trockenbaggern gefördert werden konnte. Ähnlich lagen die Verhältnisse zwischen Britz und Tempelhof, nur war hier wegen der tieferen Einschnitte in das nach der Spree zu abfallende Gelände eine größere Wasserhaltung erforderlich, und die Bodenförderung durch Trockenbagger begann in den tieferen, mit Lehm durchsetzten Schichten schwieriger zu werden. Noch mühsamer wurden die Arbeiten von der Höhe des Teltowplateaus bei Tempelhof abwärts, weil die hier beginnenden tonigen, mergelhaltigen, zum Teil mit Moor durchsetzten Schichten zu häufigen Rutschungen führten. Am schwierigsten und zeitraubendsten waren jedoch die Erdarbeiten auf der westlichen Strecke von Steglitz ab, wo ein größtenteils von kalk- und mergelhaltigem Schlamme durchsetztes tiefgründiges Gelände in Verbindung mit hohem Grundwasserstande die Ausdauer der Unternehmer auf eine harte Probe stellte. Standsichere Kanalböschungen waren hier nur dadurch zu erzielen, daß zunächst die Leinpfaddämme mit besserem, sandigem Schüttmateriale durchgedrückt wurden. Diese Dammschüttungen, die bis zu 20 m Tiefe reichten, verursachten indes Aufpressungen der Kanalsohle (stellenweise bis zu 4 m Höhe), was wiederum die Erdförderungsarbeiten, die hier durchweg mit Naßbaggern ausgeführt wurden, sehr in die Länge zog. Außerdem mußten auf dieser letzten Teilstrecke des Kanals in einer Entfernung von 400 m drei doppelgleisige Eisenbahnen, die der Kanal kreuzt, vorübergehend verlegt werden, was hohe Dammaufschüttungen und eine zweimalige Überbrückung der Beke notwendig machte. Zur Erdförderung waren durchschnittlich erforderlich: 6 Trocken- und 10 Naßbagger, 9 Elevatoren, Schutensauger und Druckpumpen, 800 Wasserhaltungspumpen, 42 Lokomotiven, 1330 Loren und 2700 Arbeiter.

Der Kanal weist nur eine einzige Schleusenanlage auf, die den Unterschied (von durchschnittlich 2,74 m) zwischen der Spree- und der Havelhaltung auszugleichen hat. Diese Anlage besteht aus zwei Schleusenkammern von je 67 m Länge und 10 m Breite. Zu beiden Seiten der Kammern befinden sich Umläufe von je 2,46 qm Querschnitt, die den Zu- und Austritt des Kanalwassers vermitteln. Um ein ruhiges Heben der Schiffe zu bewirken, tritt das Wasser hierbei auf jeder Seite der Kammer durch neun gleichmäßig verteilte Einläufe aus den Umläufen ein. Diese sind durch sog. Hotoppsche Heber abgeschlossen. Der Abschluß der Schleusenkammern geschieht durch Hubtore, die durch Gegengewichte gehalten und mittels eines Drehstrommotors in höchstens 60 Sekunden auf die vorgeschriebene Höhe von 8,27 m gehoben werden. Die beiden Schleusenkammern sind durch einen Kanal miteinander verbunden; dadurch wird die Hälfte des Schleusenwassers in denjenigen Fällen erspart, in denen gleichzeitig ein Schiff in einer Kammer bergauf und ein anderes in der zweiten Kammer talab geschleust wird. Die Dauer einer solchen Doppelschleusung beträgt eine halbe Stunde. Als Fortsetzung der Mittelmauer zwischen beiden Schleusenkammern erstreckt sich beiderseits eine 140 m lange Leitwand für Schiffe in den Kanal hinein. Hier legen die auf Einfahrt wartenden Schiffe an und werden dann durch auf der Leitwand laufende elektrisch betriebene Laufkatzen in die Schleusenkammern hineingezogen.

Die Hafenanlagen sind im allgemeinen durch ein- oder beiderseitige, je 10 m betragende Verbreiterung des Kanals gebildet; nur in Groß-Lichterfelde, Steglitz, Britz und Tempelhof mußten besondere Hafenbecken neben dem Kanal angelegt werden, weil sonst bei mehrschiffiger Ausbuchtung des Kanals die Fortführung der Treidelpfade zu sehr erschwert worden wäre. Die Lösch- und Ladeplätze liegen an der Kanalseite 1,74 m über Normal-

wasserhöhe, so daß die Schiffsgüter bequem ein- und ausgeladen werden können.

Zur Ermöglichung eines zeitweiligen Abschlusses einzelner Kanalabschnitte bei etwa erforderlichen Spülungen oder bei Ausbesserung der Uferbefestigungen sind in drei der den Kanal kreuzenden Brücken 3 bis 5 m breite Fundamente zur Aufnahme von Nadelwehrverschlüssen angebracht.

In Abweichung von dem bei anderen Kanälen geltenden Grundsatze der freien Schiffahrt wird auf dem Teltowkanale der Schiffahrtsbetrieb von der Kanalverwaltung geleitet. Soweit wie möglich ist die Einrichtung getroffen, daß die Schiffe vom Ufer aus mittels elektrischer Lokomotiven fortbewegt werden. Nur auf zwei kurzen Strecken, auf der untersten Kanalstrecke von der Glienicker Lake bis zur Einmündung in den Griebnitzsee sowie oberhalb der Schleuse innerhalb des Schleusenoberhafens und des anschließenden Machnowsees, ist der Treidelbetrieb durch Schleppdampferbetrieb ersetzt worden, weil die Durchführung der Treidelpfade dort unmöglich war. Die Lokomotiven sind darauf berechnet, daß sie einen Schleppzug von zwei westlichen Normalkähnen von je 600 Tonnen Tragfähigkeit mit einer Geschwindigkeit von 4 km in der Stunde ziehen. Jeder Schleppzug besteht aus zwei westlichen Normalschiffen oder aus drei bis vier Finowkähnen oder östlichen Normalschiffen. Die Schleppzüge halten einen Abstand von einer Stunde zwischeneinander inne. Im Betriebe befinden sich 20 Lokomotiven von je 1200 kg Zugkraft und 6 Schleppboote. Die Lokomotiven werden durch elektrischen Gleichstrom von 500 bis 600 Volt getrieben, den ein der Kanalverwaltung gehörendes, unmittelbar am Teltowkanal gelegenes Kraftwerk liefert.

Die ursprünglich auf $25^1/_4$ Millionen Mark veranschlagten Kosten des Kanals werden, soweit sich jetzt übersehen läßt, mindestens 47815000 Mark betragen. Davon entfallen etwa $11^1/_5$ Millionen auf den Grunderwerb, $12^1/_2$ Millionen auf Erdarbeiten, 9 Millionen auf Bauwerke, $1^1/_2$ Million auf Uferbefestigungen, $2^1/_2$ auf die Treidelei und $1^1/_4$ Million auf das elektrische Kraftwerk. Die Überschreitung des Anschlags ist einerseits durch ungewöhnliches Steigen der Geländepreise während der Bauzeit, anderseits dadurch verursacht worden, daß durch Einrichtung der elektrischen Treidelei und des damit in Verbindung stehenden elektrischen Kraftwerkes, sowie sonstiger Nebenbetriebe (wie die vom Kreise Teltow unterhaltene Personenschiffahrt auf dem Kanal und eine größere Speicheranlage am Tempelhofer Hafen) das Kanalunternehmen über den ursprünglichen Rahmen weit hinausgewachsen ist.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Schiffsmaße. Die Begriffe »Deplacement«, »Brutto- und Netto-Raumgehalt«, »Ladefähigkeit« und »Tragfähigkeit« werden — namentlich in Verbindung mit den Maßeinheiten »Tonne« oder »tons« — in der Presse oft unrichtig angewendet. Diese Tatsache veranlaßt einen Mitarbeiter des Monatsblatts des Deutschen Flotten-Vereins, »Die Flotte«, die gebräuchlichsten Schiffsmaße in einer kurzen Darlegung (Jahrg. 1906, Nr. 10) zusammenzustellen, aus der wir Folgendes entnehmen.

Als Wertmesser für die Schiffsgröße sind drei Ausdrucksmittel im Gebrauche: das Gewicht des Schiffes, dargestellt durch das Gewicht der von ihm verdrängten Wassermasse, der Rauminhalt des Schiffskörpers und schließlich die Tragfähigkeit des Schiffes.

Das Gewicht des Schiffes ist das gegebene Maß für Kriegsschiffe, deren Macht von den Gewichten abhängt, die sie in Gestalt von Angriffswaffen, Panzerschutz, Maschinen und Kohlenvorrat in sich vereinigen. An Stelle der für das Kriegsschiffsmaß gebräuchlichen Bezeichnung »Deplacement« wird neuerdings die Verdeutschung »Verdrang« vorgeschlagen. Das Wort ist nicht schön, aber praktisch. Die Maßeinheit des »Deplacements« oder »Verdranges« ist die Gewichtstonne, d. h. in Ländern, in denen das metrische System gilt, 1000 kg, in Ländern mit englischem Maße 1016 kg.

Der Raumgehalt ist das allgemein gebräuchliche und gesetzliche Maß für Kauffahrteischiffe. Nichtamtlich findet nebenher noch für bestimmte Zwecke die Bewertung nach dem Gewichte der unterzubringenden Ladung statt. Maßeinheit für den Raumgehalt sind das Kubikmeter und die britische »Register-Ton«, ein Raummaß = 100 Kubikfuß engl. oder 2,83 cbm.

Nach dem Raumgehalte regeln sich mancherlei gesetzliche Pflichten und die Abgaben eines Schiffes; er wird daher durch staatliche Vermessung ermittelt. Das Ergebnis dieser Vermessung wird in einem Schiffsmeßbriefe nachgewiesen und in das amtliche Schiffsregister eingetragen. Ein Auszug aus diesem, dem Grundbuche für Liegenschaften entsprechenden Register muß von jedem Schiffe als Ausweis mitgeführt werden. Der gesamte Rauminhalt des Schiffes unter dem Hauptdeck und der darüber angebrachten, gedeckten und geschlossenen Aufbauten heißt Brutto-Raumgehalt. Er allein ist ein geeigneter Vergleichswert für die Größe von Kauffahrteischiffen, dagegen ist er ungeeignet für einen Schluß auf den Nutzungswert. Da gerechterweise nur dieser maßgebend sein kann für die Schiffsabgaben, so ist es Aufgabe der Vermessung, festzustellen, was nach Abzug der Räume für den Schiffsbetrieb, für Maschine und Mannschaft vom Brutto-Raumgehalt übrig bleibt für den Erwerb durch Fracht- und Passagierbeförderung. Dieser Rest heißt Netto-Raumgehalt.

Die Feststellung des Brutto-Raumgehalts erfolgt in allen Kulturländern nach annähernd gleichen Grundsätzen; hinsichtlich des Maßes der Abzüge zur Ermittlung des Netto-Raumgehalts bestehen dagegen noch viele Verschiedenheiten. Statistische Angaben über den Netto-Raumgehalt von Schiffen verschiedener Länder lassen daher nicht immer richtige Vergleiche zu. Mehr und mehr schließt man sich aber dem englischen Verfahren an, so daß in absehbarer Zeit von einem internationalen Vermessungsverfahren wird gesprochen werden können. Die deutsche Vermessungsordnung für Kauffahrteischiffe ist 1895 nach der englischen umgestaltet worden; Frankreich und Italien sind in den letzten Jahren beigetreten. Die vollständige internationale Regelung wird den großen Vorteil bringen, daß die Abgaben in fremden Häfen allgemein nach den Angaben der nationalen Meßbriefe erhoben werden können, so daß den Schiffen zeitraubende und kostspielige Nachvermessungen erspart bleiben.

Der Unterschied zwischen Brutto- und Netto-Raumgehalt ist naturgemäß bei Dampfschiffen erheblich größer als bei Segelschiffen und wieder bei Dampfschiffen mit verhältnismäßig starken Maschinen bedeutender als bei gewöhnlichen Frachtdampfern. Auch der Netto-Raumgehalt gibt nur einen Anhalt für die wirkliche Ladefähigkeit eines Schiffes. Die Besteller von Frachtschiffen pflegen daher der Bauwerft häufig das Gewicht der zu befördernden Ladung (engl. dead weight) noch besonders aufzugeben.

Ausschließlich nach der Tragfähigkeit werden die Fahrzeuge in der deutschen Binnenschiffahrt bewertet. Die amtliche »Eichung« dieser Transportmittel stellt das Ladungsgewicht fest, bei welchem sie bis zu der zulässigen Belastungsgrenze, der oberen Eichebene, eintauchen. Die Maßeinheit ist die Gewichtstonne.

Hiernach kann als Maßeinheit in Verbindung mit Verdrang (Deplacement), Ausrüstung, Ladung und Tragfähigkeit nur die »Tonne« in Betracht kommen, während das Fremdwort »tons« lediglich bei Angabe von Raummaß anzuwenden ist. Man hat also zu sagen: »Die Artillerieausrüstung nimmt x Tonnen des Verdrangs in Anspruch«, »das Schiff kann y Tonnen Kohlen in den Bunkern unterbringen«, »der Dampfer kann z Tonnen Ladung befördern bei x Tons Netto-Raumgehalt«. Ganz sinnwidrig ist es dagegen, von soundsoviel Register-Tons Tragfähigkeit zu sprechen.

LITERATUR.

Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik. Von Dr. Ad. Thomälen, Elektroingenieur. Zweite Auflage, 517 Seiten mit 287 Figuren. Verlag von Julius Springer in Berlin, 1906. Preis geb. 12 Mark.

Das Lehrbuch will die Studierenden nicht nur mit den Erscheinungen auf dem Gebiete der Elektrotechnik bekannt machen, sondern sie auch zum elektrotechnischen Denken erziehen, d. h. ihnen die zur Erklärung der Erscheinungen dienenden Anschauungen und Vorstellungen aneignen. Es behandelt in den ersten 5 Kapiteln die Grundgesetze des elektrischen Stromes, Elektrolyse und galvanische Elemente, Magnetismus, Elektromagnetismus und Induktion, elektrische Einheiten, während die folgenden 15 Kapitel den Dynamomaschinen, Elektromotoren und Umformern gewidmet sind. In erster Linie wird die Wirkungsweise der elektrischen Maschinen auf mathematischem und graphischem Wege erläutert, wobei aber die mathematischen Entwicklungen möglichst einfach gehalten und von der höheren Mathematik nur die Anfangsgründe zu Hilfe genommen sind; eine Beschreibung der Maschine wird nur in großen Zügen gegeben, auf Einzelheiten der Konstruktion nicht eingegangen. Die Darstellung ist klar und verständlich und wird durch zahlreiche übersichtliche Abbildungen erläutert. Für die Brauchbarkeit des Werkes spricht der Umstand, daß schon $2^1/_2$ Jahre nach dem Erscheinen eine neue Auflage erforderlich geworden ist. Obwohl das Lehrbuch vorzugsweise für Starkstromtechniker bestimmt ist, kann sein Studium doch auch denjenigen Telegraphenbeamten angelegentlich empfohlen werden, welche sich über die bei elektrischen Beleuchtungsanlagen und in Sammlerladestellen vorkommenden Maschinen eine gründlichere Kenntnis erwerben wollen, als solche durch rein beschreibende populäre Darstellungen geboten wird.

Weltpolitische Neubildungen von Paul Dehn. Mit einer Einleitung von Dr. Alexander von Peez. Berlin, Allgemeiner Verein für Deutsche Literatur. 8°. XXXVI und 297 Seiten. Preis geheftet 5 Mark, elegant in Halbfranz oder in Leinen gebunden 6 Mark 50 Pf.

Seinem im gleichen Verlag erschienenen Werke »Weltwirtschaftliche Neubildungen« hat Paul Dehn einen neuen Band unter dem Titel »Weltpolitische

Neubildungen« folgen lassen, in dem er die beiden großen weltpolitischen Fragen der Gegenwart und nächsten Zukunft, das Ringen um die Oberherrschaft zur See und die gelbe Frage, im Lichte der jüngsten politischen Ereignisse in knapper, klarer Form erörtert. Voran geht eine von Dr. Alexander von Peez, einem hervorragenden Politiker und Volkswirt Österreichs, geschriebene Einleitung, in der eine Charakteristik der ganzen gegenwärtigen Weltlage gegeben ist.

Im ersten Teile des Buches schildert der Verfasser die Bedeutung des Seewegs für die wirtschaftliche und politische Entwicklung der Völker, ferner den Aufschwung den Deutschlands Handel, Industrie und Schiffahrt in den letzten Jahrzehnten genommen haben, sowie die Eifersucht und Besorgnisse, die dadurch in England hervorgerufen worden sind; es wird dargelegt, wie der wirtschaftliche Wettbewerb Deutschlands auf dem Weltmarkte, die kolonialen Bestrebungen des Reichs und die Erstarkung der deutschen Flotte zur Entstehung der englischen Mißstimmung beigetragen haben, und wie diese sich in der Presse usw. äußert. Betrachtungen über die deutsche Weltpolitik bilden den Schluß. Der zweite Teil des Buches ist der »gelben Frage« gewidmet; zunächst wird erörtert, was unter der gelben Gefahr, richtiger der gelben Frage, zu verstehen ist, und diese wird dann nach drei Seiten, der sozialen, wirtschaftlichen und politischen, eingehend behandelt. Die Darstellung ist in beiden Teilen besonnen und sachlich. Das in dem verdienstlichen Werke zusammengetragene reiche Material, das den Ernst der Lage in voller Klarheit erkennen läßt, setzt den Leser in den Stand, sich ein selbständiges Urteil über die behandelten wichtigen Fragen zu bilden.

Was sind und wie entstehen Erfindungen? Eine entwicklungstheoretische Studie von Ingenieur Josef Löwy, Mitglied des k. k. Patentamts in Wien. Wien und Leipzig. A. Hartlebens Verlag. 18 Seiten. Gr. Oktav. Geh. 1 K. 20 h. = 1 Mark.

Der Verfasser beleuchtet im ersten Teile seiner Schrift das Verhältnis der technischen zu der organischen Entwicklung und kommt zu dem Schlusse, daß die technischen Schöpfungen, ebenso wie nach Darwin unsere Organe, nichts Anderes sind als Erzeugnisse der Anpassung unseres Wesens an die Natur. Ursprünglich ging das durch die Einwirkung bestimmter äußerer Kräfte oder Reize hervorgerufene Anpassen nur im Gebiete des Organischen vor sich. So entwickelte sich aus den lichtempfindlichen Hautflecken niederer Organismen durch allmähliche Anpassung im Wege organischer Veränderung unser lichtempfindendes Organ, das Auge. Nachdem aber das Denkvermögen, das Gehirn, eine gewisse Stufe der Entwicklung erreicht hatte, wirkten die äußeren Reize nicht nur auf die zunächst davon betroffenen Teile des Organismus, sondern auch auf das Gehirn ein und veranlaßten dieses, statt der organischen Anpassung besondere Mechanismen als Anpassungswerkzeuge zu schaffen. Das Fernrohr brachte uns rascher die Fernen näher, als es das Auge bei weiterer organischer Entwicklung vermocht hätte.

Der Verfasser behauptet nun, daß die technische Entwicklung denselben Naturgesetzen unterworfen sei wie die organische, und daß die schöpferische Tätigkeit, das »Erfinden«, zum Teil unbewußt, ebenfalls diesen Gesetzen folge. Zum Beweise führt er u. a. an, daß das ohne Kenntnis der Physiologie des Ohres geschaffene Klavier ein getreues Abbild des Ohres ist, wobei die Tasten und Hämmer das Trommelfell und die Gehörknöchel-

chen, die Saiten aber die Cortischen Fasern darstellen, von denen jede einem bestimmten Tone entspricht. Ebenso ist die Camera obscura, die ohne Kenntnis vom Aufbaue des Auges geschaffen wurde, ein genaues Abbild des Auges. Das Erfinden ist also nach dem Verfasser nur eine Äußerung der Naturkraft; nicht der Erfinder erfindet, sondern die Natur in ihm. Die menschliche Schöpferarbeit fängt bewußt mit dem Nachahmen der Natur an und setzt unbewußt dieses Nachahmen fort.

Im zweiten Teile seiner Schrift, den er »die Probleme des Erfindens« bezeichnet, sucht der Verfasser nachzuweisen, daß die von ihm gegebene Erklärung des Wesens der technischen Entwicklung durch die Geschichte der Erfindungen bestätigt werde. Er geht zunächst von der Tatsache aus, daß keine, auch noch so aufsehenerregende Erfindung als Ganzes dem Kopfe desjenigen entsprang, an dessen Namen sich der Ruhm knüpft, sondern daß jede Erfindung nur das Endglied einer Reihe von technischen Vervollkommnungen ist, die alle zusammenhängen wie Glieder einer Kette. So könne Marconi, der Schöpfer der drahtlosen Telegraphie, gewiß ein großes Verdienst für sich in Anspruch nehmen; mindestens ebenso groß, wenn nicht größer sei jedoch das Verdienst seiner Vorgänger Branley, Maxwell und Hertz an der Lösung des Problems.

Sodann weist der Verfasser darauf hin, daß das Schicksal jeder Erfindung von dem Wissen und dem Anpassungsvermögen der Mitwelt abhängig ist. Einem seiner Zeit vorauseilenden Genie hat häufig die Anerkennung der Mitwelt für seine Erfindung gefehlt. Erst wenn das Anpassungsvermögen der Allgemeinheit in Teilschritten dem Genie nachgekommen ist, wird dessen Erfindung anerkannt.

Eine Bestätigung seiner Theorien sieht der Verfasser auch darin, daß häufig die gleichen Erfindungen gleichzeitig von verschiedenen Erfindern an verschiedenen Orten gemacht worden sind. Am Schlusse kommt er zu dem Urteile, daß technische Lösungsversuche soweit als möglich der organischen Lösung angepaßt werden müssen. Aus diesem Gedankengange heraus prophezeit er, daß das lenkbare Luftschiff der Zukunft nach den Gesetzen des Vogelflugs gebaut sein werde.

Mit seinen Ausführungen verknüpft der Verfasser die jedenfalls berechtigte Forderung, daß der Verbreitung naturwissenschaftlicher Bildung in den weitesten Kreisen, namentlich auch bei der Erziehung der Jugend, größere Bedeutung beigemessen werden müsse als bisher, damit der Wert naturwissenschaftlicher und technischer Leistungen rascher allgemein erfaßt werden, und diese schneller zur Anerkennung und segensreichen Wirksamkeit gelangen könnten.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 24. BERLIN, DEZEMBER. **1906.**

Internationale Vorschriften über Postwertzeichen.

Von Ober-Postinspektor H. Herzog in Berlin.

Solange der Weltpostverein besteht, gilt für den internationalen Postverkehr die Regel, daß portopflichtige Briefsendungen, für die der Absender das Porto entrichtet hat, mittels Postwertzeichen frankiert sein müssen. Eine Frankierung von Briefsendungen in der Weise, daß die Sendungen, wenn der Absender das Porto bar entrichtet hat, durch die Aufgabe-Postanstalt mit einem die geschehene Frankierung beurkundenden schriftlichen Vermerk oder Stempelabdrucke versehen werden, ist im internationalen Briefverkehre nicht zulässig. Nur bei den auf Grund des internationalen Zeitungs-Übereinkommens bezogenen Zeitungen und Zeitschriften ist nach dem Weltpostvertrag eine Frankierung durch Postwertzeichen nicht erforderlich, wenn die Sendungen in der Aufschrift die Angabe »Abonnements-poste« tragen. Im Gegensatze zum Briefverkehr ist für die in den Nebenabkommen des Weltpostvereins behandelten Gattungen von Postsendungen die Frankierung durch Postwertzeichen nicht vorgeschrieben. Zwar bedienen sich die Vereinsverwaltungen im allgemeinen auch für die Wertbriefe, Wertkästchen, Postanweisungen und Postpakete der Postwertzeichen als Frankierungsmittel; doch ist bei allen diesen Arten von Postsendungen im internationalen Verkehre die Barverrechnung der Gebühren statthaft, und die Bestimmungs-Postanstalten dürfen Sendungen dieser Art aus anderen Ländern, bei denen die Frankierung auf andere Weise als durch Postwertzeichen bewirkt ist, nicht beanstanden. Dies ist bezüglich der Wertbriefe durch den Postkongreß in Paris (1878) und bezüglich der Postpakete durch die Postkonferenz in Paris (1880) ausdrücklich anerkannt worden. Ein auf dem Postkongreß in Lissabon (1885) gestellter Antrag, für Wertbriefe die Frankierung mittels Postwertzeichen zur Vorschrift zu machen, fand auf verschiedenen Seiten Widerspruch und wurde daher

zurückgezogen. Was die aus Deutschland ausgehenden Sendungen betrifft, so ist für Postanweisungen und Postpakete, wie sich aus dem Weltpost-Handbuch ergibt, unbedingt die Frankierung durch Postwertzeichen vorgeschrieben. Auch die Wertbriefe und Wertkästchen aus Deutschland nach dem Auslande sollen in der Regel mittels Postwertzeichen frankiert werden; ausnahmsweise können die deutschen Aufgabepostanstalten aber das Franko für derartige Wertbriefe und Wertkästchen durch die Einnahme-Nachweisung über Franko usw. verrechnen, wenn es bei Sendungen mit hoher Wertangabe an Platz zum Anbringen der Freimarken fehlt.

Für die Gültigkeit der bei Sendungen des internationalen Verkehrs zu verwendenden Postwertzeichen sind die Vorschriften des Aufgabelandes der Sendungen maßgebend. Schon der Berner Allgemeine Postvereinsvertrag (1874) bestimmte, daß die Frankierung der Briefsendungen »mittels Freimarken oder gestempelter Umschläge, die im Aufgabelande Gültigkeit haben,« bewirkt werden sollte. Der Postkongreß in Paris änderte diese Vorschrift dahin ab, daß die Frankierung der Briefsendungen »mittels der im Aufgabelande für die Privatkorrespondenz gültigen Freimarken« *(au moyen de timbres-poste valables dans le pays d'origine pour la correspondance des particulièrs)* zu geschehen habe. In dieser Fassung ist die Bestimmung, die sich im Artikel 11 des jetzigen Weltpostvertrags befindet, auch auf allen späteren Postkongressen beibehalten worden. Bei den mit Postwertzeichen zu frankierenden Wertbriefen, Wertkästchen, Postanweisungen und Postpaketen des internationalen Verkehrs darf natürlich, wenngleich das in den internationalen Übereinkommen nicht ausdrücklich gesagt ist, auch nur von Postwertzeichen, die im Aufgabelande Gültigkeit haben, Gebrauch gemacht werden, weil andere Postwertzeichen von den Aufgabe-Postanstalten nicht als Frankierungsmittel würden anerkannt werden können.

Wenn im Artikel 11 des Weltpostvertrags seit dem Postkongreß in Paris nur von »Freimarken« *(timbres-poste)*, dagegen nicht mehr, wie im Berner Vertrage, von »Freimarken und gestempelten Umschlägen« die Rede ist, so ist damit nicht gemeint, daß die von den Vereinsverwaltungen etwa ausgegebenen gestempelten Umschläge von der Verwendung zu Sendungen des internationalen Verkehrs ausgeschlossen seien. Vielmehr sind unter »*timbres-poste*« im Sinne dieses Artikels, wie auf dem Postkongreß in Paris vereinbart und in Lissabon (1885) bestätigt worden ist, Postwertzeichen jeder Art zu verstehen, also außer den zum Aufkleben auf die Sendungen bestimmten Freimarken im eigentlichen Sinne auch die mit eingedruckten Wertzeichen versehenen Umschläge, Streifbänder, Karten usw. Daraus ergibt sich, daß auch die aus Umschlägen, Streifbändern, Karten usw. ausgeschnittenen Frankostempel zur Frankierung internationaler Sendungen benutzt werden dürfen, vorausgesetzt, daß das Aufgabeland solche ausgeschnittenen Freimarken als gültige Postwertzeichen ansieht. Dies trifft u. a. für England und Dänemark zu, so daß Sendungen aus diesen Ländern, auf denen sich aus gestempelten Formularen ausgeschnittene Frankostempel befinden, von den deutschen Postanstalten als frankiert angesehen werden müssen. Im Gegensatze dazu sind bei Sendungen aus Deutschland nach dem Auslande die aus Formularen ausgeschnittenen Freimarken zur Frankierung nicht verwendbar, weil die deutsche Postordnung derartige Freimarken nicht als gültige Postwertzeichen anerkennt.

Ein wesentlicher sachlicher Unterschied zwischen der nach dem Berner Vertrag und der nach den folgenden Verträgen hinsichtlich der Frankierung der internationalen Sendungen geltenden Vorschrift besteht darin, daß der

Berner Vertrag alle im Aufgabelande gültigen, der Pariser Vertrag nebst allen folgenden Verträgen aber nur die für die Privatkorrespondenz im Aufgabelande gültigen Postwertzeichen als zur Frankierung von Sendungen des internationalen Verkehrs geeignet bezeichnet. Die damit ausgesprochene Ausschließung der Dienstfreimarken und ähnlichen Wertzeichen vom internationalen Verkehr ist auf dem Postkongreß in Paris von verschiedenen Seiten lebhaft bekämpft worden; doch entschied sich der Kongreß namentlich aus dem Grunde dafür, nur die für den allgemeinen Verkehr bestimmten Postwertzeichen zuzulassen, weil die Verwendung von gewöhnlichen und dienstlichen Wertzeichen nebeneinander zu Irrtümern bei den Bestimmungspostanstalten Anlaß geben könnte. Auf späteren Postkongressen ist die Verwendung dienstlicher Postwertzeichen zu Sendungen des internationalen Verkehrs nicht wieder zur Sprache gekommen. Soweit dienstliche Postwertzeichen noch im Gebrauche sind, wie es z. B. in Württemberg der Fall ist, sind diese Wertzeichen zur Frankierung von Sendungen des Weltpostvereinsverkehrs nicht zugelassen. Natürlich hindert das nicht, daß für die nach Artikel 21 des Weltpostvertrags zulässigen engeren Vereine anderweitige Vereinbarungen über die Gültigkeit der Postwertzeichen getroffen werden. In der Tat hat die im deutsch-österreichisch-ungarischen Postvertrage vom Jahre 1872 enthaltene Festsetzung, daß die Frankierung der Postsendungen »mittels der im Ursprungslande gültigen Postwertzeichen«, also auch mittels etwaiger Dienstfreimarken, erfolgen darf, noch heute Gültigkeit, so daß z. B. die württembergischen Staatswertzeichen außer zu Sendungen nach Orten des Reichs-Postgebiets oder Bayerns auch zur Frankierung von Sendungen nach Orten in Österreich-Ungarn benutzt werden können. Werden Sendungen des inneren Verkehrs eines Landes, die mit Dienstwertzeichen frankiert sind, nach einem anderen Lande nachgesandt, so ist der Wert der verwendeten Dienstfreimarken in gleicher Weise anzurechnen, als wenn sich auf der Sendung gewöhnliche, zur Frankierung privater Sendungen bestimmte Postwertzeichen befänden.

Die Regel, daß die in den verschiedenen Ländern für die Privatkorrespondenz gültigen Postwertzeichen zur Frankierung von Sendungen des internationalen Verkehrs verwendet werden dürfen, hat durch den Postkongreß in Washington (1897) auf Antrag Deutschlands und der Schweiz eine Einschränkung dahin erfahren, daß »Postwertzeichen, die zu einem besonderen und das Ausgabeland allein berührenden Zwecke hergestellt sind, wie die sogenannten Erinnerungsmarken mit vorübergehender Gültigkeit,« im internationalen Verkehre nicht verwandt werden dürfen. Bei Erlaß dieser einschränkenden Bestimmung ist der Kongreß von der Auffassung ausgegangen, daß kein Bedürfnis bestehe, die aus Anlaß von Festen, historischen Gedenktagen usw. ausgegebenen Postwertzeichen über den Bereich des Ausgabegebiets hinaus zu verwenden, und daß es für die Bestimmungs-Postanstalten schwierig, wenn nicht unmöglich sei, sich von der Richtigkeit der Frankierung und der Gültigkeit der auf den Sendungen vorhandenen Postwertzeichen in ausreichender Weise Überzeugung zu verschaffen, wenn die Absender Wertzeichen benutzten, die nur für kurze Zeit Gültigkeit hätten, den Beamten der Postanstalten anderer Länder also in der Regel nicht bekannt seien. Für ihren inneren Verkehr können die Vereins-Postverwaltungen natürlich nach wie vor Erinnerungs- oder Gelegenheitsmarken ausgeben, wenn ihnen das erwünscht erscheint. Tatsächlich machen auch viele Postverwaltungen von diesem Rechte Gebrauch. Der Postkongreß in Rom (1906) hat die Vorschrift wegen Ausschließung von Erinnerungs- und ähnlichen Postwertzeichen vom internationalen Verkehr aufrechterhalten. Ein in Rom von

Griechenland gestellter Antrag, die alle vier Jahre aus Anlaß der Olympischen Spiele ausgegebenen Postwertzeichen mit vorübergehender Gültigkeit möchten wegen ihrer Bedeutung für die Allgemeinheit zur Verwendung im internationalen Verkehre zugelassen werden, hat keine Mehrheit gefunden. Werden Sendungen des inneren Verkehrs eines Landes, die mit Erinnerungs- oder ähnlichen Wertzeichen frankiert sind, nach einem anderen Lande nachgesandt, so dürfen die Wertzeichen von der neuen Bestimmungs-Postanstalt natürlich nicht beanstandet werden.

Außer den von der Postverwaltung des Aufgabelandes für die Privatkorrespondenz ausgegebenen Postwertzeichen sind im internationalen Verkehr auch die auf den Antwortteilen der Postkarten mit Antwort befindlichen Freimarken des Ursprungslandes dieser Karten zur Frankierung gültig, wenn die Antwortteile im Bestimmungslande der Karten mit Antwort zur Post gegeben werden. Voraussetzung ist dabei aber, einmal, daß die beiden Teile der Postkarte mit Antwort zusammenhängend im Bestimmungsland eingegangen sind, sodann, daß der Antwortteil nach dem Ausgabelande der Karte abgesandt wird. Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, so brauchen die Postverwaltungen, in deren Gebieten die Antwortteile aufgeliefert werden, diese nicht als frankiert zu behandeln. Um den Postverwaltungen eine Kontrolle darüber zu ermöglichen, daß nur solche Antwortteile, die zusammenhängend mit den zugehörigen Karten eingegangen sind, zur Absendung kommen, hat der Postkongreß in Rom beschlossen, daß die Bestimmungsverwaltungen ermächtigt sind, die Antwortteile der eingehenden Postkarten mit Antwort auf der Vorderseite mit dem Ankunftsstempel bedrucken zu lassen. Damit soll den hier und da mit Antwortteilen von Postkarten mit Antwort vorgekommenen Mißbräuchen vorgebeugt werden. Die auf dem Postkongreß in Wien (1891) von Österreich-Ungarn ausgesprochene Meinung, daß die auf den Antwortteilen befindlichen Freimarken des Ursprungslandes der Karten auch dann als gültig anzusehen seien, wenn sie nicht nur das Porto für die Rücksendung des Antwortteils, sondern auch die Gebühr für die Versendung des Antwortteils unter Einschreibung darstellten, hat damals keinen Widerspruch gefunden. Im Gegensatze dazu hat der Postkongreß in Rom ausdrücklich bestimmt, daß die Antwortteile der Postkarten mit Antwort von den ursprünglichen Absendern mit Wertzeichen zur Vorausbezahlung der Einschreibgebühr nicht versehen werden dürfen. Soll also künftig der Antwortteil einer Postkarte mit Antwort unter Einschreibung abgesandt werden, so muß der Absender des Antwortteils die Einschreibgebühr in Freimarken seines Landes auf dem Antwortteile verrechnen, und eine zur Deckung der Einschreibgebühr etwa vom Absender der Postkarte mit Antwort auf den Antwortteil aufgeklebte Marke des ursprünglichen Absendungslandes würde von der Postverwaltung, in deren Gebiete der Antwortteil zur Post gegeben wird, nicht als gültig angesehen werden dürfen.

Mit der Frankierung der an Bord von Handelsschiffen aufgelieferten Briefsendungen hat sich zuerst der Postkongreß in Lissabon beschäftigt. Damals war die Frage aufgeworfen worden, in welcher Weise die unmittelbar an die Schiffsführer übergebenen, mit Postwertzeichen des Ursprungslandes des Schiffes beklebten Briefe im Bestimmungslande zu behandeln seien. Der Kongreß beantwortete diese Frage dahin, daß derartige Briefe nicht als unter die Vereinsbestimmungen fallend angesehen werden könnten, und daß es Sache der Bestimmungsverwaltungen sei, die Sendungen nach ihrer Inlandsgesetzgebung zu behandeln. Im Laufe der Zeit wurde indes das Fehlen einheitlicher Bestimmungen über die Behandlung der an

Bord von Handelsschiffen aufgegebenen Sendungen je länger je mehr als ein Übelstand empfunden. Nachdem die Angelegenheit in den Jahren 1889 und 1890 auf Anregung Italiens zunächst zu einem schriftlichen Meinungsaustausche zwischen den hauptsächlich beteiligten Vereinsverwaltungen Anlaß gegeben hatte, wurde dem Postkongreß in Wien von Italien ein Vorschlag dahin unterbreitet, daß die in die Schiffsbriefkasten der regelmäßig verkehrenden Postschiffe eingelegten Briefsendungen als gültig frankiert angesehen werden sollten, wenn sie mit Postwertzeichen des Landes, dem das Schiff angehöre, oder mit Postwertzeichen eines der Länder, die das Schiff auf seiner Fahrt berührt habe, versehen seien. Dieser Vorschlag gab nach zwei Richtungen hin zu Bedenken Anlaß. Zunächst erschien es mit Rücksicht auf die Hoheitsrechte der einzelnen Länder nicht angängig, die Frankierung der in einem fremden Hafen, also auf fremdem Gebiet, in die Schiffsbriefkasten eingelegten Briefsendungen mit Postwertzeichen des Ursprungslandes des Schiffes oder eines anderen fremden Landes zu gestatten; sodann wurde es als bedenklich angesehen, auf hoher See, also wenn sich das Schiff außerhalb der Hoheitsgrenzen irgend eines Landes befindet, die Frankierung der Sendungen mit anderen Wertzeichen als denen des Landes, dem das Schiff angehört, zuzulassen. Um diesen Bedenken Rechnung zu tragen, ließ Italien seinen Vorschlag fallen und schloß sich einem von Frankreich gestellten Antrag an, wonach die auf offenem Meere mittels Schiffsbriefkastens oder bei den Schiffsführern eingelieferten Briefsendungen mit Postwertzeichen des Landes, dem das Schiff angehört oder dessen Flagge es führt, frankiert werden sollen, dagegen die während des Aufenthalts am Anfangs- oder Endpunkte der Fahrt oder in einem Zwischenhafen an Bord aufgelieferten Briefsendungen mit Postwertzeichen des Landes, in dessen Gewässern sich das Schiff befindet. Der Kongreß nahm diesen Antrag an, und auch die folgenden Postkongresse haben die Bestimmung in derselben Fassung beibehalten. Danach sind auf hoher See z. B. auf deutschen Schiffen deutsche, auf englischen Schiffen englische, auf französischen Schiffen französische Postwertzeichen zur Frankierung der an Bord aufgelieferten Briefsendungen zu benutzen. Im einzelnen bestehen freilich auf Grund besonderer Vereinbarungen mancherlei Abweichungen von dieser Regel. In dieser Beziehung ist, soweit deutsche Schiffe in Betracht kommen, zunächst anzuführen, daß auf den zwischen Bremen oder Hamburg und New York verkehrenden Schiffen, auf denen Seeposten eingerichtet sind, auf hoher See nur auf den Fahrten nach New York deutsche Postwertzeichen verwendet werden, dagegen auf den Fahrten von New York amerikanische Postwertzeichen, weil die Seeposten in dieser Richtung nach den zwischen den beiden Postverwaltungen getroffenen Vereinbarungen als amerikanisch-deutsche Seeposten gelten. Ähnlich liegen die Verhältnisse auf der Strecke Saßnitz–Trelleborg. Hier verkehrt abwechselnd ein deutsches und ein schwedisches Schiff; bezüglich der Frankierung der in die Schiffsbriefkasten eingelegten Briefsendungen kommt es jedoch auf die Nationalität des Schiffes nicht an, da sich die deutsche und die schwedische Postverwaltung dahin verständigt haben, daß auf den Fahrten nach Schweden auf hoher See in jedem Falle deutsche und bei den Fahrten nach Deutschland in jedem Falle schwedische Postwertzeichen benutzt werden sollen. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß sich auf der Strecke Saßnitz–Trelleborg sowohl auf dem deutschen wie auf dem schwedischen Schiffe schwedische Seeposten befinden. Etwas anders liegen die Verhältnisse bezüglich der Dampffähren zwischen Warnemünde und Gedser. Hier verkehren deutsche und dänische Dampffähren,

und es ist zwischen der deutschen und der dänischen Postverwaltung verabredet, daß, soweit durchgehende Bahnposten verkehren, ohne Rücksicht auf die Nationalität des Schiffes die nach Kopenhagen verkehrenden Bahnposten von Warnemünde ab als dänische Bahnposten und die nach Berlin verkehrenden Bahnposten von Gedser ab als deutsche Bahnposten zu gelten haben. Demzufolge sind die auf den Dampffähren in die Briefkasten der Bahnpostwagen eingelegten Briefsendungen bei den Fahrten nach dem deutschen Hafen mit deutschen und bei den Fahrten nach dem fremden Hafen mit fremden Postwertzeichen zu frankieren, während für die deutsch-amerikanischen Seeposten und die Schiffe der Linie Saßnitz–Trelleborg gerade die umgekehrte Regel gilt. Besondere Verhältnisse bestehen schließlich noch bezüglich der in der Südsee verkehrenden deutschen Reichspostdampfer, deren Seeposten außer den mit deutschen Postwertzeichen frankierten Sendungen auch solche Sendungen als richtig frankiert anzusehen haben, die mit Postwertzeichen der von ihnen berührten deutschen Schutzgebiete versehen sind. Während des Aufenthalts in einem Hafen haben die deutschen Handelsschiffe ihre Schiffsbriefkasten im allgemeinen nur dann offen zu halten, wenn sie sich in Deutschland, einem deutschen Schutzgebiet oder einem dem Weltpostvereine nicht angehörenden Lande, z. B. in einem chinesischen Hafen, befinden. In allen andern Fällen schließen die Schiffe ihre Briefkasten in der Regel während des Aufenthalts in einem fremden Hafen und nehmen Briefsendungen nicht an. Nur für bestimmte fremde Häfen, z. B. für Hongkong, Singapore, Zanzibar und die Häfen der portugiesischen Kolonie Mosambik, hat die Reichs-Postverwaltung mit den beteiligten fremden Postverwaltungen die Offenhaltung der deutschen Schiffsbriefkasten vereinbart. Werden in diesen Häfen Briefsendungen an Bord der deutschen Schiffe aufgeliefert, so müssen sie, der angeführten Weltpostvereins-Bestimmung entsprechend, mit Postwertzeichen des Landes, zu dem der Hafen gehört, frankiert sein.

Darüber, welche Postwertzeichen zur Frankierung der an Bord von Kriegsschiffen aufgelieferten Briefsendungen zu benutzen sind, enthalten der Weltpostvertrag und die zugehörige Vollzugsordnung keine Vorschrift. Aus dem Umstande jedoch, daß die Kriegsschiffe nach dem Völkerrecht als schwimmende Gebietsteile des Landes, dessen Flagge sie führen, anzusehen sind, ist zu folgern, daß an Bord der Kriegsschiffe von Postwertzeichen des Heimatlandes der Schiffe Gebrauch gemacht werden muß, wenn unter den im Weltpostvertrage vorgesehenen Bedingungen ein Postenaustausch zwischen den Kriegsschiffen und deren Heimat stattfindet. Gegen die Benutzung dieser Postwertzeichen an Bord der Kriegsschiffe ist, eben weil die Schiffe als Gebietsteile ihres Heimatlandes anzusehen sind, auch dann nichts einzuwenden, wenn sich die Kriegsschiffe in einem fremden Hafen befinden. Diesen Grundsätzen entsprechend, kommen seit Einrichtung der Marineschiffsposten auf deutschen Kriegsschiffen für die bei diesen Schiffsposten aufgelieferten Briefsendungen in jedem Falle Postwertzeichen der deutschen Reichs-Postverwaltung, seit April 1902 solche mit der Inschrift »Deutsches Reich«, zur Verwendung.

Über die Beschaffenheit der Postwertzeichen enthielten die Vertragsdokumente des Weltpostvereins ursprünglich keine Bestimmung; es war jeder Verwaltung überlassen, welche Form, Farbe usw. sie ihren Postwertzeichen geben wollte. Hinsichtlich der Form der Postwertzeichen bestehen noch heute keine internationalen Vorschriften. In anderer Beziehung, insbesondere hinsichtlich der Farbe der Postwertzeichen, hat der Weltpostverein jedoch allmählich seinen Einfluß geltend zu machen gewußt. Der

Wunsch, daß die gleichwertigen Freimarken in allen Ländern in derselben Farbe hergestellt werden möchten, ist von privater Seite schon dem Postkongreß in Bern unterbreitet worden, und der Kongreß hat daraufhin dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß die Länder mit metrischem Dezimal-Münzsystem der Anregung Folge geben möchten. Auf dem Postkongreß in Paris nahm Belgien die Frage wieder auf, indem es beantragte, daß für die das einfache und doppelte Briefporto sowie die das einfache und doppelte Drucksachenporto darstellenden Freimarken, also für die Freimarken im Werte von 25, 50, 5 und 10 Cts. durch den Kongreß zu bestimmende einheitliche Farben eingeführt werden möchten. Die Durchführung der Neuerung war in der Weise gedacht, daß die vorhandenen Markenbestände sollten aufgebraucht werden dürfen, daß aber nach Erschöpfung dieser Bestände neue, in den einheitlichen Farben hergestellte Freimarken ausgegeben werden müßten. Im Laufe der Verhandlungen über den Vorschlag wurde dieser dahin geändert, daß einheitliche Farben für die die Grundtaxen des Vereins darstellenden Freimarken von 25, 10 und 5 Cts. gewählt werden möchten. Die Kommission des Kongresses verkannte nicht, daß die Annahme des Vorschlags dazu beitragen würde, die Prüfung der richtigen Frankierung der Briefsendungen zu erleichtern. Man befürchtete aber, daß die Durchführung der Neuerung zu Schwierigkeiten Anlaß geben könnte, und lehnte deshalb den Vorschlag ab. Auf dem Postkongreß in Lissabon wurde die Angelegenheit belgischerseits von neuem angeregt, und zwar wurde jetzt vorgeschlagen, daß die Marken zu 25 Cts. blau, diejenigen zu 10 Cts. rot und diejenigen zu 5 Cts. grün hergestellt werden möchten. Bei Beratung des Vorschlags in der Kommission wurde der Beschluß gefaßt, daß die genannten drei Farben soviel als möglich allgemein angewendet werden möchten. Von der Aufnahme einer Bestimmung in die Vollzugsordnung wurde aber abgesehen, vielmehr begnügte sich die Kommission damit, den Beschluß in das Protokoll aufzunehmen. In Wien wurde die Anwendung einheitlicher Farben von verschiedenen Seiten, insbesondere von Österreich-Ungarn, erneut dringend empfohlen; die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in den Vertrag oder die Vollzugsordnung scheiterte jedoch an dem Widerspruch Englands, das sich — namentlich aus dem Grunde, weil die englischen Freimarken auch als Stempelmarken dienen — zur Annahme der einheitlichen Farben einstweilen außerstande erklärte. Auf dem Postkongreß in Washington hielt England seinen Einspruch gegen die zwangsmäßige Einführung der einheitlichen Farben aufrecht; doch beschloß der Kongreß, in die Vollzugsordnung eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Freimarken, welche die Grundtaxen des Vereins oder ihre Gegenwerte darstellen, soweit als möglich in folgenden Farben hergestellt werden sollen: die Freimarken zu 25 Cts. in dunkelblau, die Freimarken zu 10 Cts. in rot und diejenigen zu 5 Cts. in grün. Nachdem inzwischen fast alle Vereinsländer ihre Freimarken dieser Bestimmung angepaßt haben, hat der Postkongreß in Rom das »soweit als möglich« gestrichen und damit die Anwendung der genannten Farben zur Vorschrift gemacht. Jedoch hat der Vertreter Spaniens erklärt, daß eine Gewähr dafür, daß die Freimarken immer in den in der Vollzugsordnung vorgesehenen Farben hergestellt werden würden, spanischerseits nicht übernommen werden könne, da die Herstellung der Postwertzeichen in Spanien nicht Sache der Postverwaltung sei. Wegen der Farben der von der Reichs-Postverwaltung ausgegebenen Postwertzeichen sei noch angeführt, daß die den Gegenwerten von 25 und 10 Cts. entsprechenden Reichspost-Wertzeichen zu 20 und 10 Pf. von jeher in den Farben blau und rot hergestellt worden sind, daß aber die grüne

Farbe im Reichs-Postgebiete früher den Dreipfennig-Freimarken vorbehalten war, während die Fünfpfennig-Freimarken lilafarbig waren. Erst als 1889 aus Anlaß der Einführung einer anderen Form des Reichsadlers und der Kaiserlichen Krone neue Reichs-Postwertzeichen ausgegeben wurden, nahm die Reichs-Postverwaltung, dem vom Postkongreß in Lissabon gefaßten Beschluß entsprechend, für die dem Gegenwerte von 5 Cts. entsprechenden Fünfpfennig-Marken die grüne Farbe an, während die Dreipfennig-Marken seitdem braun hergestellt werden.

In betreff der Angabe des Wertes auf den Freimarken lag dem Postkongreß in Washington der Antrag vor, daß die Postwertzeichen außer dem Werte in der Landeswährung auch den Gegenwert in Frcs. und Cts. tragen sollten. Von anderer Seite wurde gewünscht, daß die Angabe des Wertes in Goldgeld vorgeschrieben werden solle. Beide Vorschläge fanden keine Mehrheit. Dagegen wurde ein dritter Vorschlag angenommen, wonach die Postfreimarken auf der Vorderseite die Bezeichnung des Wertes tragen sollen, den sie nach der der Vollzugsordnung zum Weltpostvertrage beigefügten Übersicht der Gegenwerte zur Frankierung der Briefsendungen wirklich darstellen. Durch diese Vorschrift, die durch den Postkongreß in Rom aufrecht erhalten worden ist, soll verhütet werden, daß, wie es früher mehrfach geschehen ist, bei einer Änderung von Gegenwerten die die alten Gegenwerte darstellenden Freimarken beibehalten und nur zu einem anderen Preise an das Publikum abgegeben werden. Dem Übelstande, daß einzelne Verwaltungen die Werte der Postwertzeichen auf diesen bisher nur in ihrer Landessprache oder in den landesüblichen Schriftzeichen angegeben haben, und daß die Wertangaben infolgedessen für die Bestimmungspostanstalten nicht ohne weiteres verständlich waren, hat der Postkongreß in Rom durch die neue Vorschrift abgeholfen, daß die zur Darstellung des Wertes dienenden Zahlen auf den Freimarken in arabischen Ziffern angegeben sein müssen. Eine weitere in Rom aufgenommene neue Bestimmung lautet dahin, daß die Postwertzeichen nach den von der Ausgabeverwaltung zu erlassenden näheren Bestimmungen mit Unterscheidungszeichen in Form eingelochter Buchstaben versehen sein dürfen. Dazu ist zu bemerken, daß nach den Ausführungsbestimmungen zu § 49 der deutschen Postordnung Postfreimarken und Postkarten im Postverkehre zugelassen sind, die vor ihrer Verwendung eine Firmen- oder sonstige das Eigentum nachweisende Bezeichnung in Form eingelochter Buchstaben usw. erhalten haben. Voraussetzung ist dabei aber, daß die Wertzeichen als echt und noch nicht gebraucht sicher kenntlich bleiben. Ähnliche Bestimmungen sind von seiten vieler anderen Postverwaltungen, z. B. von derjenigen Englands, erlassen worden.

Die in der Vollzugsordnung zum Weltpostvertrag enthaltene Vorschrift, daß sich die Vereins-Postverwaltungen durch Vermittlung des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins gegenseitig die von ihnen herausgegebenen Postwertzeichen mitteilen sollen, besteht seit dem Postkongreß in Paris. Ursprünglich sollte jede Verwaltung jeder anderen Verwaltung auf diesem Wege einen Satz ihrer Postwertzeichen übersenden; doch ist diese Zahl in Lissabon auf drei und in Wien auf fünf erhöht worden. Nach den Beschlüssen des Postkongresses in Rom sollen die Verwaltungen wieder drei Sätze ihrer Postwertzeichen untereinander austauschen.

Die Frage, an welcher Stelle die Freimarken auf die Briefsendungen aufgeklebt werden sollen, wollte ein dem Postkongreß in Lissabon unterbreiteter Vorschlag Österreich-Ungarns dahin entscheiden, daß die Marken in der rechten oberen Ecke der Aufschriftseite oder des Streifbandes anzubringen seien. Hiergegen wurde geltend gemacht, daß es

nicht wohl angängig sei, eine Briefsendung nur aus dem Grunde, weil sich die Freimarke nicht an der richtigen Stelle befinde, in ihrer Beförderung aufzuhalten, und daß somit kein Mittel bestehe, das Publikum zur Beachtung der Regel zu zwingen. Man kam deshalb überein, daß die Postverwaltungen sich darauf beschränken sollten, dem Publikum die Anbringung der Freimarken in der rechten oberen Ecke der Aufschriftseite der Briefsendungen anzuempfehlen. Die Vollzugsordnung zu dem in Rom abgeschlossenen Weltpostvertrage stellt die Aufklebung der Freimarken in der rechten oberen Ecke der Aufschriftseite als Regel hin, bestimmt aber zugleich, daß die Anbringung der Freimarken an einer anderen Stelle der Vorderseite oder auf der Rückseite nicht untersagt sei. Diese Vorschrift ist auch auf Postkarten und Drucksachen in Kartenform anwendbar, hinsichtlich deren die bisherige Bestimmung, daß die Vorderseite u. a. den zur Frankierung benutzten Freimarken vorbehalten sei, weggefallen ist. Um bei den Postkarten einer Anbringung der Freimarken an unrichtiger Stelle nach Möglichkeit vorzubeugen, hat der Postkongreß in Rom für sie besonders bestimmt, daß die Freimarken tunlichst in der rechten oberen Ecke der Aufschriftseite aufgeklebt werden sollen. Bezüglich der Wertbriefe besteht seit der Einführung des Vereins-Wertbriefverkehrs die Vorschrift, daß sich die zur Frankierung benutzten Freimarken in Abstand voneinander befinden müssen; auch dürfen die Freimarken nicht derart über die beiden Seiten des Umschlags eines Wertbriefs umgelegt sein, daß sie den Rand bedecken. Diese Vorschrift, die seit der Zulassung von Wertkästchen im Vereinsverkehr auch für diese gilt, soll verhüten, daß die Freimarken zur Verdeckung von Beschädigungen der Umhüllung benutzt werden. Sie ist durch den Postkongreß in Rom auch auf diejenigen Postpakete, die gemünztes Geld, Gold- oder Silbersachen oder andere kostbare Gegenstände enthalten, ausgedehnt worden, weil es in verschiedenen Ländern, z. B. in Britisch-Indien, üblich ist, die Freimarken nicht auf die Postpaketadressen, sondern auf die Pakete selbst zu kleben. Ein Antrag, bei der Frankierung von Postpaketen mittels Freimarken deren Aufklebung auf die Postpaketadressen zur Vorschrift zu machen, hat auf dem Postkongreß in Rom auf verschiedenen Seiten Widerstand gefunden und ist daher zurückgezogen worden. Das der Vollzugsordnung zum internationalen Postpaketvertrage beigefügte Muster zur Postpaketadresse sieht in der rechten oberen Ecke der Postpaketadresse einen Raum zum Aufkleben der Freimarken vor. Doch würde die Anbringung der Freimarken an einer anderen Stelle des Formulars, auch deren Aufklebung auf den Abschnitt, mangels einer gegenteiligen Vorschrift von der Bestimmungsverwaltung nicht beanstandet werden dürfen, wenn die Aufgabeverwaltung die Art und Weise der Frankierung als gültig anerkannt hat. Auf dem der Vollzugsordnung zum Vereins-Postanweisungs-Übereinkommen beigefügten Muster zur Postanweisung befindet sich kein Vordruck, der sich auf die Aufklebung der Freimarken bezieht, ebensowenig enthalten das Übereinkommen oder die Vollzugsordnung eine Vorschrift darüber. Danach würden die Freimarken auf den internationalen Postanweisungen an jeder beliebigen Stelle, auch auf dem Abschnitt, aufgeklebt werden dürfen. Tatsächlich werden die Freimarken jedoch in der Regel in der rechten oberen Ecke der Postanweisungen angebracht. Dies ist auch von den Vereins-Postverwaltungen beabsichtigt gewesen, denn in dem Muster zur Vereins-Postanweisung ist oben rechts ein augenscheinlich für die Freimarken bestimmter freier Raum vorgesehen.

Was die Entwertung der Freimarken betrifft, so hat es seit der Begründung des Weltpostvereins als Regel gegolten, daß die

auf den Postsendungen befindlichen gültigen Freimarken mittels des Aufgabestempels oder in anderer Weise zu entwerten seien. Eine ausdrückliche Vorschrift in diesem Sinne ist allerdings erst durch den Postkongreß in Rom in die Vollzugsordnung zum Weltpostvertrag aufgenommen worden, nachdem auf dem vorhergehenden Postkongreß bestimmt worden war, daß die irrtümlich nicht entwerteten Postwertzeichen durch die das Versehen bemerkende Postanstalt in der üblichen Weise zu entwerten seien. Die Festsetzung, daß ungültige Postwertzeichen nicht zu berücksichtigen und durch die daneben gesetzte Ziffer Null (0) zu kennzeichnen seien, ist durch den Postkongreß in Bern getroffen und von allen folgenden Postkongressen unverändert beibehalten worden. Ob die ungültigen Postwertzeichen zu entwerten sind oder nicht, soll sich nach einem in Washington gefaßten auslegenden Beschlusse nach den Vorschriften des Aufgabelandes der Sendungen richten. Ein ebenfalls in Washington gestellter Antrag, daß die Bestimmungsverwaltung den Wertbetrag der ungültigen Postwertzeichen bei Berechnung des vom Empfänger einzuziehenden Portos in Anrechnung bringen solle, wenn die Wertzeichen zwar im Aufgabelande ungültig, im Bestimmungslande aber gültig seien, hat von keiner Seite Unterstützung gefunden.

Der Versuch, in den Weltpostvertrag eine Bestimmung über den Schutz gegen Fälschungen von Postwertzeichen aufzunehmen, ist bereits auf dem Postkongreß in Paris gemacht worden. Der diesem Kongreß unterbreitete Vertragsentwurf enthielt eine Bestimmung des Inhalts, daß die wissentliche Verwendung eines falschen (nachgemachten oder schon verwendet gewesenen) Postwertzeichens nach der Gesetzgebung des Landes, wo das Vergehen vorgekommen sei, verfolgt und bestraft werden solle; wegen der in derartigen Fällen erforderlichen Feststellung des Tatbestandes sollte die Vollzugsordnung die näheren Einzelheiten enthalten. Die Bestimmung fand indes wegen der Verschiedenheit der Gesetzgebung in den einzelnen Ländern, und weil in einer Reihe von Ländern überhaupt keine Strafbestimmungen bestanden, keine Mehrheit. Auch der Postkongreß in Lissabon sah von der Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in den Vertrag ab und beschränkte sich auf die Erklärung, daß die Verwaltungen der Vereinsländer sich gegenseitig ihre guten Dienste zur Verfügung zu stellen hätten, um die Verfolgung von Betrügereien mit Postwertzeichen zu ermöglichen. Durch den Postkongreß in Wien wurde sodann nach längeren Verhandlungen eine Bestimmung des Inhalts in den Vertrag aufgenommen, daß die vertragschließenden Teile sich verpflichten, die notwendigen Maßregeln zu ergreifen oder bei ihrer Gesetzgebung vorzuschlagen, um die betrügerische Verwendung von gefälschten oder schon gebrauchten Postwertzeichen zur Frankierung von Postsendungen unter Strafe zu stellen sowie alle betrügerischen Handlungen zur Herstellung, zum Verkaufe, zum Vertrieb oder zur Verbreitung postdienstlicher Vignetten und Wertzeichen, die gefälscht oder derart nachgemacht sind, daß sie mit den von der Verwaltung eines der vertragschließenden Länder ausgegebenen Vignetten oder Wertzeichen verwechselt werden können, zu verbieten und zu verhindern. Das Ziel, das man bei Vereinbarung dieser auf den folgenden Postkongressen unverändert beibehaltenen Bestimmung im Auge hatte, nämlich daß alle von irgend einer Weltpostvereins-Verwaltung herausgegebenen Freimarken und anderen Postwertzeichen in sämtlichen Vereinsländern gegen Nachahmungen, Fälschungen usw. geschützt sein sollen, ist inzwischen in der Hauptsache erreicht worden, denn erfreulicherweise sind im Laufe der Zeit, wie sich aus der vom Internationalen Bureau des Weltpostvereins herausgegebenen Zusammen-

stellung (Recueil), betreffend die Ausführung des Weltpostvertrags, ergibt, in fast allen Ländern gesetzliche Bestimmungen im Sinne des in Wien gefaßten Beschlusses getroffen worden. Nur in ganz wenigen Ländern (Brasilien, Ecuador, den portugiesischen Kolonien, Serbien, Uruguay und den britischen Kolonien Neu-Süd-Wales und Tasmanien) fehlt es noch an Gesetzen, durch die Fälschungen, Nachahmungen usw. von Postwertzeichen unter Strafe gestellt sind. Es ist aber anzunehmen, daß auch diese Länder in nicht ferner Zeit Gesetze, die die Anwendung der erwähnten Grundsätze gewährleisten, erlassen werden. In Korea und Persien bestehen zwar Gesetze, die Postwertzeichen-Fälschungen unter Strafe stellen, doch finden deren Bestimmungen nur auf die eingeborene Bevölkerung Anwendung. Werden in diesen Ländern von Staatsangehörigen fremder Länder gefälschte Postwertzeichen hergestellt oder benutzt, so beschränken sich die Landesbehörden darauf, den Sachverhalt bei den beteiligten Konsulaten zur Anzeige zu bringen. Das Verfahren, wenn nachgemachte oder schon gebrauchte Postwertzeichen auf Postsendungen des internationalen Verkehrs vorkommen, ist durch die Vollzugsordnung zum Weltpostvertrage wie folgt geregelt. Wird auf einer Postsendung das Vorhandensein eines falschen (nachgemachten oder schon gebrauchten) Postwertzeichens bemerkt, so wird die Sendung — falls die Landesgesetzgebung nicht etwa die sofortige Beschlagnahme erfordert, wie es z. B. in Belgien, Britisch-Indien, Japan, dem Kongostaate, Niederländisch-Indien, Portugal und Rußland der Fall ist — unter amtlicher Einschreibung mit Anschreiben an die Bestimmungspostanstalt übersandt. Diese ladet den Empfänger vor und händigt ihm die Sendung nur dann aus, wenn er bereit ist, den Namen und die Adresse des Absenders anzugeben und der Post nach Kenntnisnahme vom Inhalt entweder die ganze Sendung oder denjenigen Teil der Sendung zur Verfügung zu stellen, der die Aufschrift sowie das als falsch bezeichnete Postwertzeichen enthält; über den Hergang wird eine Verhandlung aufgenommen. Diese wird nebst den Belegstücken an die Postverwaltung des Aufgabelandes übersandt, damit diese erforderlichenfalls die Bestrafung des Vergehens nach ihrer inneren Gesetzgebung zu betreiben in der Lage ist. Abweichend von der Regel hat die Weitergabe der Sendungen im Verkehre mit Rußland nicht an die Bestimmungspostanstalt, sondern an die General-Postdirektion in St. Petersburg zu geschehen; die deutschen Postanstalten haben sich hierzu der Vermittlung ihrer vorgesetzten Ober-Postdirektionen zu bedienen. Einige fremde Postbehörden, nämlich diejenigen Brasiliens, Haitis, Serbiens und der portugiesischen Kolonien geben den etwa an sie gerichteten Ersuchen, wegen Sendungen mit falschen Postwertzeichen die in der Vollzugsordnung zum Weltpostvertrage vorgesehenen Feststellungen vorzunehmen, mangels entsprechender landesgesetzlicher Bestimmungen keine Folge.

Eine interessante Rechtsfrage, nämlich wer Eigentümer einer auf eine Sendung, eine Postpaketadresse, eine Postanweisung usw. aufgeklebten Freimarke sei, hat den Postkongreß in Washington beschäftigt. Damals war von Luxemburg angeregt worden, es solle durch den Weltpostvertrag bestimmt werden, daß Freimarken, die sich auf den an die Empfänger ausgehändigten Sendungen befänden, Eigentum der Empfänger, dagegen die auf Postanweisungen, Postpaketadressen und ähnlichen Dokumenten befindlichen Freimarken Eigentum der Postverwaltungen sein sollten. Gegen diesen von Deutschland unterstützten Vorschlag wurde von England geltend gemacht, daß die Angelegenheit zweckmäßig durch die innere Gesetzgebung jedes Landes geregelt werde. Der Vorschlag wurde daraufhin vom Kongreß mit großer Mehrheit abgelehnt. Deutscherseits sind durch die

Postordnung vom 20. März 1900 Bestimmungen getroffen worden, die dem in Washington von Luxemburg gestellten Antrage bezüglich des Eigentumsrechts an den Postwertzeichen entsprechen.

Die Frage der Ausgabe eines für alle Länder gleichmäßig gültigen Weltpost-Wertzeichens hat, solange der Weltpostverein besteht, die Postverwaltungen und das große Publikum immer von neuem beschäftigt. An Vorschlägen zur Lösung dieser schwierigen Frage hat es nicht gefehlt; auch die Postkongresse haben sich mehrfach mit Anträgen von Vereinsländern, die die Ausgabe einer Weltpostmarke zum Gegenstande hatten, zu beschäftigen gehabt. Doch haben sich die der Verwirklichung des Gedankens entgegenstehenden Schwierigkeiten, vor allem die durch die Verschiedenheit der Währungen bedingten Unzuträglichkeiten und die Gefahr, daß die Wertzeichen zum Schaden der Postverwaltungen zu Spekulationszwecken ausgenutzt werden könnten, bisher als unüberwindlich erwiesen, und einstweilen wird wohl das Wort Geltung behalten, das Stephan auf dem Postkongreß in Wien gesprochen hat, nämlich, daß der Gedanke einer Weltpostmarke dem Plane eines gewaltigen Bauwerkes gleiche, aber einem solchen, bei dem die Gesetze der Schwere nicht berücksichtigt seien. Dagegen hat sich das bescheidenere Ziel der Einführung eines Postwertzeichens, das die Vorausfrankierung von Briefen im internationalen Verkehr ermöglicht, auf dem Postkongreß in Rom erfreulicherweise verwirklichen lassen. Daß die Neuerung, über deren Einzelheiten in Nr. 14 des Archivs gelegentlich der Mitteilungen über die Verhandlungen und Beschlüsse des letzten Postkongresses eingehend berichtet worden ist, lebensfähig sein wird, ist wohl nicht zu bezweifeln. Allerdings ist nicht zu verkennen, daß dem durch den Postkongreß in Rom eingeführten System der Antwortgutscheine mancherlei Mängel anhaften. Unerwünscht ist namentlich, daß mit der Einführung einer Abrechnung über die Antwortgutscheine von dem seit der Begründung des Weltpostvereins festgehaltenen und einen Grundstein des Weltpostvereins-Gebäudes bildenden Grundsatz abgewichen ist, wonach jede Verwaltung im Briefverkehre die Beträge, die sie erhebt, zu behalten hat. Mißlich ist ferner, daß die Antwortgutscheine nur für den Verkehr mit solchen Ländern berechnet sind, mit denen für den einfachen Brief das gewöhnliche Weltpostvereinsporto von 25 Cts. gilt, — dagegen nicht für diejenigen Fälle, in denen, wie für den deutsch-österreichisch-ungarischen oder den deutsch-luxemburgischen Verkehr, ermäßigte Briefportosätze gelten. Doch darf man wohl annehmen, daß spätere Postkongresse das in Rom begonnene Werk nach den inzwischen zu machenden Erfahrungen weiter ausbauen und verbessern werden.

Die deutsche Zuckerindustrie und der Magdeburger Markt.

(Schluß.)

Die Fäden dieses reichen Wirtschaftsgebiets laufen in Magdeburg zusammen, dem ältesten und wichtigsten deutschen Stapelplatze für Zucker, und gipfeln in der Magdeburger Terminbörse, der einzigen preußischen Warenbörse. Hierauf beruht die Bedeutung des Magdeburger Zuckermarkts, dem in seiner Abhängigkeit von den Hauptzuckerplätzen der Welt, New York, London und Paris, seit anderthalb Jahrzehnten im Hamburger Markte ein

überragender Nebenbuhler erwachsen ist. Inwieweit Telegraph und Fernsprecher berufen sind, in dem Ringen um die Vormachtstellung zwischen dem rivalisierenden Magdeburg und Hamburg mitzuwirken, wird später zur Erörterung kommen. Zunächst möge gezeigt werden, wie sich der Magdeburger Markt herausgebildet hat.

Seine Entwicklungsstufen sind die gleichen, wie sie bei jedem Großhandel mit wichtigen Artikeln eines Allgemeinbedarfs zutage treten, und als deren charakteristische Merkmale folgende nach dem oben bereits angezogenen Sombartschen Werke (S. 235 u. ff.) zu bezeichnen sind.

Lokohandel; aller frühere Handel bis in die 1850er Jahre hinein war Handel mit sogenannter prompter, d. h. bereitliegender sichtbarer Ware, die der Verkäufer dem Käufer im Lager persönlich zuführte, oder die der letzte im Lager des ersten aufsuchte. Der Geschäftsabschluß vollzog sich bei der Ware selbst.

Lieferungshandel nach Probe, bei dem man die Ware nicht besichtigte, sondern sich damit begnügte, eine Probe, ein Muster zu prüfen und auf Grund dessen seine Bestellung für die Zukunft abzugeben.

Genereller Lieferungshandel oder der Kauf nach Standards, d. h. nach allgemeinen Durchschnittsproben oder Typen, die für alle Geschäftsabschlüsse gültig und von Vertrauenspersonen festgestellt sind. Der Käufer bedarf keiner Probe, da ihm die Qualität einer ihm angebotenen und bezeichneten Ware als einem bestimmten Standard entsprechend bekannt ist.

Terminhandel, die modernste Form eines börsenusancemäßigen Lieferungshandels, bei dem die Bestimmungen über Quantität, Qualität und Lieferzeit der willkürlichen Festsetzung durch die Kontrahenten entzogen und ein für allemal durch Börsensatzung festgelegt sind.

Als die Zuckerindustrie noch jung und die Nachfrage gering war, beschränkte sich der Handel mit Zucker mehr oder weniger auf den Umkreis der einzelnen Fabrik, die ihre Tätigkeit darauf richtete, nicht allein den Rohzucker aus der Rübe zu gewinnen, sondern ihn auch zum Verbrauche fertigzustellen, ihn zu raffinieren. Die Fabrikanten brachten ihre Erzeugnisse in großen Fässern auf eigenen Frachtwagen nach dem nächsten größeren Handelsplatze, so auch nach Magdeburg, um die Ware dort an die Händler zu verkaufen. Das Bedürfnis war geweckt, die Nachfrage nahm zu, die Industrie blühte dank der sich vervollkommnenden Technik auf, und etwa 1850 trat eine Scheidung zwischen der Rohzuckerfabrik und der Zuckerraffinerie ein. Der Handel wurde lebhafter, zog weitere Kreise zu seiner Betätigung heran und wurde allmählich, da in der Fabrikation noch beträchtliche Verschiedenheiten herrschten, und die mehr oder weniger große Sorgfalt in der Behandlung des Erzeugnisses seine Güte beeinflußte, zum Lieferungshandel nach Probe. Der Fabrikant, der bis dahin auch Kaufmann gewesen war, vermochte, als der Markt in immer größerem Umfange die Fabriken zum Handel heranzog, auf die Dauer die verwickelten Bedingungen der Marktlage nicht mehr sicher zu übersehen. Er bediente sich zur Verwertung seiner Erzeugnisse der Vermittlung von Händlern und Agenten. Um diese Zeit (1850 bis 1860) deckte die Industrie schon annähernd den ganzen Inlandsverbrauch, die Raffinerien wurden zu regelmäßigen Abnehmern der Rohzuckerfabriken, und der Rohrzucker trat nach und nach in Deutschland in den Hintergrund. Trotzdem machte sich bald eine gewisse Ungunst der Absatzverhältnisse insofern bemerkbar, als die Rohzuckerfabriken nur während der an die Ernte der Rüben anschließenden wenigen Monate September bis Februar oder März arbeiteten und in dieser Zeit die Bedarfsmenge für das ganze Jahr herstellten. In dieser Jahreszeit

und gleich danach pflegte ein starkes Angebot den Markt zu beherrschen und die Preise zu drücken, wogegen im Laufe des Sommers mit der zunehmenden Nachfrage die Preise in die Höhe gingen. Wollten die Fabriken von den besseren Preisen Vorteil ziehen, hätten sie den Zucker einlagern müssen. Dazu fehlte es ihnen meist an Kapital. Man hatte allerdings 1853 schon einmal Lagerhäuser in den größeren Städten wie Berlin, Magdeburg, Halle, Breslau und Stettin errichtet, wo der Zucker eingelagert und belehnt werden konnte, sie aber schon 1855 wegen ungenügender Benutzung wieder eingehen lassen.

Immerhin war die Industrie gewinnbringend; technische Fortschritte, die Vervollkommnung der Verkehrsmittel und eine einsichtige Steuergesetzgebung förderten ihre Entwicklung und befähigten sie, die Fabrikation gleichmäßiger zu gestalten. Alsbald konnte der Handel um so kräftiger einsetzen, als er mit einer Ware einheitlicher Beschaffenheit zu tun hatte. Überdies war die Industrie auch so weit erstarkt, daß sie sich auf die Ausfuhr ins Ausland einrichtete. Waren bis dahin die Vorräte vor Beginn der neuen Kampagne stets knapp geworden, so suchten sich jetzt die Fabrikanten und Händler vor Rückschlägen dadurch zu sichern, daß sie den Zucker der kommenden Kampagne im voraus verkauften und erhandelten. Der Fabrikant hatte den Wunsch, das voraussichtliche Kampagne-Ergebnis untergebracht zu wissen, der Händler wollte Deckung für seinen Bedarf haben, beide wollten soviel wie möglich aus etwaigen Preisschwankungen Gewinn ziehen. Damit trat der Handel mit Zucker in das Zeichen der Spekulation, die sich um so wirksamer geltend machte, je mehr der Zucker zum Ausfuhrartikel wurde. 1875 war das erste Jahr, in dem eine namhafte Ausfuhr sich entwickelte; sie wuchs nunmehr von Jahr zu Jahr an. Der Umstand, daß die deutsche Zuckerproduktion zum überwiegenden Teile aus der Provinz Sachsen herrührte, ließ den Magdeburger Markt zum Zentralpunkt aller in- und ausländischen Handelsbeziehungen für Zucker in Deutschland werden. Ausländische Firmen, namentlich englische und holländische, gründeten in Magdeburg Zweigniederlassungen und gewannen vermöge ihrer großen Kapitalien bald einen solchen Einfluß, daß sie von Magdeburg aus den ganzen deutschen Zuckerhandel beherrschten. Sie schrieben zunächst für den Auslandshandel die Bedingungen vor, denen der Zucker als Ware zu entsprechen hatte, und bestimmten die Formen für den Geschäftsabschluß, die sich dann aber von selbst auf den Inlandshandel übertrugen. Um dem ein Gegengewicht zu bieten, gründeten 1885 fünf Magdeburger Firmen den Deutschen Zuckerexportverein, dem bald alle Magdeburger Zuckerhändler und eine Anzahl auswärtiger Firmen beitraten (Dr. Ebering, die Magdeburger Zuckerbörse seit 1896, Berlin 1902). Es ist das Verdienst der Magdeburger Kaufleute, den deutschen Zuckerhandel von der englischen Bevormundung befreit und auf eigene Füße gestellt zu haben. Jener Verein entfaltete eine umfassende Tätigkeit. Er ordnete den Umsatzverkehr im Innern und schuf, unterstützt von dem später (1888) ins Leben gerufenen Hamburger »Verein der am Zuckerhandel beteiligten Firmen«, im Wege der Verhandlung mit der Londoner Beetroot Sugar Association die Grundlage für die Beziehungen nach dem Auslande. Da im Exportgeschäft ausschließlich frei an Bord des Verschiffungshafens gehandelt wird, bestellte er 1887 in Hamburg Vertrauensmänner zur Ausfertigung von Zeugnissen über die Beschaffenheit der Ware, Richtigkeit des Gewichts usw. am Verschiffungsplatze. Aus dem Zusammenwirken der drei Vereine ist dann aus dem Magdeburger Bureau in Hamburg die heute bestehende »Generalagentur der Rübenzuckervereine

von Großbritannien und Deutschland« entstanden, deren Zeugnisse allgemeine Gültigkeit haben (Pilet, der Zuckerhandel Leipzig und Berlin, 1905). Die von dem Magdeburger Exportverein entworfenen Schlußscheinbedingungen für den Geschäftsabschluß bilden noch heute die Grundlage für die Termingeschäfte an der Magdeburger Börse.

Diese Entwicklung war nur möglich, weil dank der vorgeschrittenen Technik die Erzeugnisse der einzelnen Betriebe eine solche Übereinstimmung zeigten, daß der Handel es nicht mehr mit der individuellen Partie eines Artikels zu tun hatte, sondern den Zucker als Gattung behandeln konnte. Damit hatte die Ware juristisch die Bedeutung einer res fungibilis, einer vertretbaren Sache erlangt, die nicht mehr der Individualität nach, sondern nur der Quantität nach in Betracht kommt. Aus dem Lieferungshandel nach Probe war der generelle Lieferungshandel nach Standards entstanden. Hierbei blieb jedoch der Verkehr nicht stehen. Er entzog auch die Bestimmung über die Quantität und Lieferzeit, den Lieferort, die Verpackung usw. der willkürlichen Festsetzung durch die Geschäftspersonen und legte sie ein für allemal fest. Es entstand der Terminhandel, der an der Magdeburger Börse 1886, in Hannover 1888, in London 1887 eingeführt wurde, der volkswirtschaftlich trotz aller Anfeindungen eine große Bedeutung besitzt und, wie beim Magdeburger Markte, einem Platze und einem Lande erheblich nützen kann. Es mag hier gleich vorweg bemerkt werden, daß der Terminhandel häufig eine Waffe gegen Wettbewerbsbestrebungen bildet. So setzte er Magdeburg instand, sich gegen den Pariser Zuckermarkt zu behaupten, wie ihn Hamburg einführte, um sich bezüglich des Zuckers gegen Magdeburg, bezüglich des Kaffees gegen Havre und Antwerpen, die beiden anderen großen Kaffeeplätze Europas, mit Erfolg zu stützen.

Der Niederschlag der Börsensatzungen für den Magdeburger Terminhandel ist in den erwähnten Schlußscheinbedingungen des Exportvereins enthalten, wonach zur Ausfuhr nur Rüben-Rohzucker I. Produkt mittlerer Qualität auf bestimmter Preisbasis in Mengen von je 500 Sack, jeder zu 100 kg, frei an Bord Hamburg, ausnahmsweise frei auf Speicher Magdeburg geliefert werden darf. Die Type und Preisbasis ist im Rendement gegeben, d. h. in der aus dem Rohzucker zu gewinnenden Ausbeute. Sie wird noch heute, nachdem eine Zeitlang eine andere Form der Bestimmung in Anwendung gewesen war, wieder in der Weise berechnet, daß von dem durch den Polarisationsapparat festgestellten Zuckergehalte die fünffache Menge der Asche abgezogen wird. Unter Asche sind die durch Glühen abgeschiedenen mineralischen Bestandteile des Zuckers zu verstehen, die mit den organischen Substanzen zusammen die sogenannten Nichtzucker bilden. Der Preis des Rohzuckers wird unter Zugrundelegung eines bestimmten Rendements angesetzt, und dem vereinbarten Preise werden sodann für jedes überschießende oder fehlende Prozent entsprechende Zu- oder Abschläge gemacht. Die Erstprodukte werden nach dem Rendement von 88 v. H. gehandelt; jeder Grad oder Teil eines Grades über oder unter 88 wird mit $12^1/_2$ Pf. auf je 50 kg verrechnet. Nach der Reichsstatistik betrug das Rendement des in den Rübenzuckerfabriken hergestellten I. Produkts in der Kampagne 1904/05 85 bis 96 v. H.

Bezüglich des raffinierten Zuckers arbeiten die Raffinerien so gleichmäßig, daß für den Handel allein die Angabe der einzelnen Sorte (Kristallzucker I, Brotraffinade I und II, Brotmelis, Würfelzucker, Farin usw.) genügt, die auch die Qualität bezeichnet.

Aus der großen Zahl einzelner Geschäftsakte, die sich an einer Zuckerbörse abwickeln, seien nach dem erwähnten Eberingschen Werke die Haupt-

vorgänge hier kurz angeführt. Zu unterscheiden ist das effektive Geschäft vom Termingeschäfte. Bei erstem wird eine individualisierte Ware auf sofortige oder spätere Lieferung unter Vermittlung von Agenten zwischen den Rohzuckerfabriken einerseits, den Raffineriebesitzern, Exporteuren oder ausländischen Firmen anderseits verkauft. Die Ware wird gegen einen vereinbarten Preis unter den für jeden Fall besonders festgelegten Bedingungen geliefert. Zur Schlichtung von Streitigkeiten, die dabei vorkommen, ist das Magdeburger und das Braunschweiger Zuckersyndikat geschaffen, deren Entscheidungen sich die Kontrahenten bei Unterzeichnung des Schlußscheins unterwerfen.

Das Termingeschäft, das nach Inkrafttreten des Börsengesetzes vom 22. Juni 1896 für Preußen nur in Magdeburg zugelassen ist und außerdem in Hamburg besteht, sei an einem Beispiele veranschaulicht. Von zwei Zuckerhändlern A und B habe letzter einen größeren Lieferungsauftrag in Rohzucker für eine ausländische Raffinerie oder einen Exporteur auszuführen. Er habe den ganzen Auftrag in mehrere Kaufgeschäfte zerlegt und eins davon über etwa 1000 Sack Rohzucker, anzuliefern im September zu 19000 Mark, mit A im Februar abgeschlossen. Es sind nun zwei Fälle denkbar: entweder die Preise fallen von Februar bis September, was A annehmen möge, oder sie steigen, was B glaube. A wird demgemäß seine etwa verfügbaren Bestände ohne Rücksicht auf das Kaufgeschäft mit B im Februar oder bald danach ganz oder teilweise abstoßen, da er nach seiner Ansicht in diesem Falle mehr daran verdient als im September und Deckung für die Lieferung an B mit geringerem Kostenaufwande bis September an der Börse erhalten kann. Steht der Zucker im September auf 18000 Mark, so hat der Baisse-Spekulant A Recht behalten und 1000 Mark verdient, der à la hausse spekulierende Händler B den gleichen Betrag verloren. Die Lieferung braucht aber zwischen A und B nicht zur Ausführung zu kommen. Denn B wird vermutlich, schon lange bevor der September herannaht, seinen Irrtum eingesehen und, um den Verlust zu verringern, etwa schon im Juni die 1000 Sack zu einem niedrigeren Preise als 19000 Mark an C weiterverkauft haben. Von ähnlichen Erwägungen geleitet, habe sie C an D und D an E verkauft, so daß die 1000 Sack schließlich im September von A an E zu liefern sind. Zwischen diesen beiden kommt also ein tatsächliches Lieferungsgeschäft zustande, die Zwischenstufen sind Differenzgeschäfte, bei denen an Stelle der Warenlieferung die Zahlung der Kursdifferenz tritt, des Unterschieds zwischen dem gehandelten Kontrakts- und dem Marktpreise am Lieferungstage. Diese Übertragung des Geschäfts von Person auf Person ist ersichtlich nur möglich, wenn Qualität, Quantität, Lieferort usw. einheitlich festgesetzt sind. Jeder von den Händlern A bis E hat einen Kauf- und einen Verkaufskontrakt in Händen. Den Ausgleich besorgt die Liquidationskasse, die bei den meisten Terminbörsen besteht. Sie wurde für Magdeburg 1889 nach dem Vorbilde der Hamburger Kasse gegründet, die 1887 zunächst für das Kaffeegeschäft, im folgenden Jahr auch für den Zucker eingerichtet worden war. In Magdeburg hatte bis dahin beim Exportverein ein »Regulierungsbureau« wöchentlich den Ausgleich zwischen den Kontrahenten in der Form herbeigeführt, daß jeder Verlust eingezahlt werden mußte, jeder Gewinn ausgezahlt wurde. Das hatte in der großen Hausseperiode 1889 die bedenkliche Folge gezeitigt, daß die Hauptpartei mit den eingestrichenen Spekulationsgewinnen immer neue Mittel zu maßlosen Preistreibereien gewann. Als dann die Lieferungstermine heranrückten und die Gegenpartei und namentlich das Ausland die bedungene Ware wider Erwarten wirklich anzuliefern vermochte, für welche die Haussiers keine Käufer fanden, trat ein Zusammenbruch in den kaufmännischen Kreisen Magdeburgs ein, der selbst alten soliden

Häusern die empfindlichsten Verluste beibrachte. Die Liquidationskasse, ursprünglich eine Aktiengesellschaft, seit 1899 eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, unterbindet die ungesunde Spekulation, indem sie ihr die früher von dem Regulierungsbureau ausgezahlten imaginären Gewinne vorenthält, und jedem Kontrahenten gegenüber als Gegenkontrahentin auftritt. Sie übernimmt damit die Bürgschaft für die Geschäfte der bei ihr zugelassenen Makler, die verpflichtet sind, alle vermittelten Geschäfte bei ihr aufzugeben und bei jedem Abschlusse die Liquidationskasse als Gegenkontrahentin namhaft zu machen. Dementsprechend werden von ihr die Schlußnoten darüber ausgefertigt. Die Mittel für die Bürgschaftsleistung verschafft sich die Kasse, indem sie auf jeden Sack Zucker einen Einschuß von 1 Mark verlangt und bei Preisverschiebungen Nachschüsse erhebt. Im Lieferungsmonate muß der Verkäufer den Warenposten verschiffungsbereit halten und mittels Formulars an die Kasse »andienen«. Letzte verweist dann den Verkäufer an einen aus ihren Büchern ersichtlichen Käufer.

Es kam hier nur darauf an, die Geschäftsabwicklung an der Terminbörse in ihren Grundzügen zu kennzeichnen. Auf die mannigfaltigen Spielarten geschäftlicher Transaktionen einzugehen, würde zu weit führen. Nur des Arbitragegeschäfts sei noch kurz gedacht, weil es auf die Benutzung von Telegraph und Fernsprecher einen ergiebigen Einfluß ausübt. Man versteht darunter den gleichzeitigen Kauf und Verkauf an verschiedenen Börsenplätzen in der Absicht, aus den obwaltenden Preisunterschieden Vorteil zu ziehen. Z. B. kauft eine Firma ein Vielfaches von 500 Sack Terminzucker in Magdeburg und verkauft in Paris, wo der Preis höher steht, die gleiche Menge mit Gewinn. Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten beim Terminhandel entscheidet kraft Gesetzes das Börsenschiedsgericht endgültig.

Der Schattenseite des Terminhandels, daß er leicht zu reinen Börsenspielen verleitet, die jedoch beim Vorhandensein einer Liquidationskasse mit straff durchgeführten Satzungen vor Ausartung bewahrt bleiben, stehen überwiegend Lichtseiten gegenüber. Vor allem ist die Terminbörse ein Anziehungspunkt für den effektiven Handel, der in erheblichem Maße gefördert wird. Auf dem Markte herrscht jederzeit eine lebhafte Bewegung im Handel. Angebot und Nachfrage begegnen sich in weitem Umfange, und bei dem angeführten Beispiele müssen die Zwischenglieder als die Träger der Aufgabe angesehen werden, Käufer und Verkäufer aneinander zu bringen. Große Aufträge zum Kaufe oder Verkaufe können nach Bedürfnis durch Unterteilung der Menge leicht erledigt werden, was namentlich bei Lieferungen für das Ausland ins Gewicht fällt. Denn ständen die angeforderten Quantitäten wie beim Terminmarkte nicht immer zur Verfügung, so würde der Exporteur leicht in die Lage kommen, den Auftrag nicht zu übernehmen, der dann einem ausländischen Markte zugeschoben würde. Die Terminbörse ist danach eine Stütze der heimischen Industrie in ihrem Wettkampfe mit dem Auslande. In der lebhaften Handelstätigkeit ist ferner für das Privatkapital der Anreiz zur Beteiligung gegeben, die zu einer Erhöhung der Kaufkraft des Marktes führt. Je kaufkräftiger ein Markt ist, desto mehr zieht sich das Angebot dahin. Hauptsächlich liegt die Bedeutung des Terminmarkts in der oben angedeuteten Versicherung des Händlers gegen Preisschwankungen. Auch der Rohzuckerfabrikant und der Raffineur machen zu gleichem Zwecke von der Einrichtung Gebrauch. Beide sind bei der engen Verknüpfung ihrer Geschäftsbeziehungen in das Gesamtgefüge des Marktes in weitgehendem Maße von der Konjunktur abhängig. Dem Rohzuckerfabrikanten, der meist schon im Dezember die Verträge über den Einkauf der Rüben für die nächstjährige Kampagne ab-

schließt und nach den für das Rohprodukt gemachten Aufwendungen berechnet, welchen Preis er für den Zucker anzusetzen hat, um den nötigen Gewinn zu erzielen, bietet der Terminmarkt die Möglichkeit, diesen Preis festzuhalten. Muß er wegen mangelnder Betriebsmittel vorzeitig die Ware mit geringerem Gewinne losschlagen, so kann er sie auf demselben Markte auch wieder zurückkaufen, um sie unter günstigeren Verhältnissen abzusetzen. Der Raffineur muß Sorge tragen, für seinen das ganze Jahr durchlaufenden Betrieb in seinem Bedarf an Rohzucker auch dann gedeckt zu sein, wenn große Lieferungen in das Ausland den heimischen Markt an Rohware zu erschöpfen drohen. Auch für den Absatz seiner veredelten Ware benutzt der Raffineur, indem er sich nebenhergehende Deckung in Rohware verschafft, den Terminmarkt, der somit seine Fähigkeit, eine Bürgschaft gegen die Ungunst der Konjunktur zu sein, nach den verschiedensten Richtungen erfüllt. Diese Eigenschaft vermag er besonders in Zeiten wirtschaftlicher Krisen zu betätigen. Erleichtert er durch seine Einrichtungen hochgetriebene Spekulationen und damit das Entstehen kritischer Marktverhältnisse, so bietet er gleichzeitig die Mittel, deren Dauer abzukürzen und den Handel in geregelte Bahnen zurückzulenken. Ein Beispiel hierfür bieten die Vorgänge des Jahres 1905.

Im November 1904 hatte nach einem allgemein in allen Zuckerländern ungünstigen Ernteergebnis eine Bewegung in ausländischen Händlerkreisen eingesetzt, die so schon hohen Zuckerpreise sprunghaft zu steigern. In erster Linie waren daran Londoner und Pariser Häuser beteiligt, denen die zur Verfügung stehenden Kapitalien von vielen Hunderten von Millionen derartige Hochspekulationen ermöglichten. Als dann 1905 die hohen Preise nicht mehr zu halten waren und abbröckelten, als namentlich im Juli günstige Witterungsverhältnisse die Gewißheit einer recht ergiebigen neuen Ernte boten, trat eine finanzielle Katastrophe ein, die den Pariser Markt schwer erschütterte. Mehrere Häuser stellten ihre Zahlungen ein. Bei Beginn der neuen Kampagne 1905 fehlten dann dem deutschen Markte die Pariser Abnehmer, die um diese Zeit das stärkere Angebot aufzunehmen pflegten. Dem deutschen Produzenten würde ohne Terminmarkt nur übrig geblieben sein, seine Ware einzulagern. Durch stärkere Benutzung des Terminmarkts zu Rückdeckungen gelang es, die Krisis abzuschwächen. Der Magdeburger Platz hatte in der Erinnerung an die eigene Katastrophe von 1889 die Haussebewegung mit Vorsicht und Zurückhaltung verfolgt und ist trotz seiner beträchtlichen Geschäftsbeziehungen zu Paris von Erschütterungen verschont geblieben.

Zur Veranschaulichung der Bedeutung Magdeburgs als Zuckerhandelsplatz sind nachstehend die Rohzuckerumsätze in greifbarer Ware für alle deutschen Märkte angegeben. Zum Vergleiche sind die beiden Betriebsjahre 1897/98 und 1904/05 gewählt, um darzutun, daß das effektive Geschäft einen ziemlich beständigen Umfang hat. Die Umsätze betrugen nach Mitteilungen des zuckerstatistischen Bureaus von Dr. Licht in Magdeburg in Zentnern:

	im Jahre 1897/98	im Jahre 1904/05
für Magdeburg	15 078 000	17 033 000
- Braunschweig	4 522 000	5 347 000
- Halle (Saale).....	3 126 000	2 778 000
- Breslau	1 486 000	1 785 000
- Stettin	1 874 000	3 193 000
- Danzig..........	5 669 000	3 676 800
- Hamburg........	10 184 000	9 304 000.

Nach der Natur ihrer Ermittlungen können diese Zahlen auf unbedingte Richtigkeit allerdings keinen sicheren Anspruch erheben, insofern die eine oder andere Menge gehandelte Ware für zwei Plätze vermerkt sein kann. Aber schon aus ihrer relativen Gültigkeit ist zu ersehen, daß Magdeburg in der Reihe der deutschen Märkte für greifbare Ware obenan steht.

Für das Termingeschäft ist die nachfolgende Übersicht aus den schätzenswerten Angaben eines der ersten Magdeburger Exporthäuser zusammengestellt. Die Zahlen gründen sich auf Buchungen der Liquidationskassen in Magdeburg, Hamburg und London. Sie sind für eine Reihe von Jahren gegeben, um den ungünstigen Einfluß des Börsengesetzes auf den deutschen Terminhandel und diesem gegenüber die allmähliche Erstarkung des englischen Handels zu zeigen. In London bestehen zwei Liquidationskassen, das Produce Clearing House und die Contract Association, in Paris ist eine die sichere Abschätzung des Umfanges der Termingeschäfte bietende Kasseneinrichtung nicht vorhanden. Die Buchungen im Terminhandel umfassen die nachstehend angegebenen Sack Zucker (zu 1 dz):

Für das Jahr	In London			In Magdeburg	In Hamburg	Zusammen in Deutschland	Der Magdeburger Umsatz in Prozenten des deutschen:	
	beim Prod. Cl. H.	bei der Contr. Ass.	Zusammen					
1893	8 288 500	—	8 288 500	5 906 500	10 291 500	16 198 000	36,4	durchschnittlich 31,875 v. H.
1894	4 452 000	—	4 452 000	3 492 000	8 510 000	12 002 000	29,1	
1895	8 622 500	—	8 622 500	5 594 000	10 641 000	16 235 000	34,4	
1896	10 658 000	—	10 658 000	5 321 500	13 929 500	19 251 000	27,6	
				(Inkrafttreten des Börsengesetzes)				
1897	5 790 000	1 802 000	7 592 000	2 234 000	9 398 000	11 632 000	19,2	durchschnittlich 16,3 v. H.
1898	6 340 000	4 971 500	11 311 500	2 217 000	9 705 000	11 982 000	18,5	
1899	8 079 000	5 434 000	13 513 000	1 860 000	10 089 000	11 949 000	15,6	
1900	9 629 000	4 845 000	14 474 000	1 874 000	9 165 000	11 039 000	17,0	
1901	7 282 000	3 456 000	10 738 000	1 184 000	7 299 500	8 483 500	13,9	
1902	9 559 000	6 206 500	15 765 500	1 954 000	11 803 500	13 757 500	14,2	
1903	6 759 500	6 723 500	13 483 000	1 603 500	8 527 500	10 131 000	15,8	
1904	15 392 000	14 564 000	29 956 000	3 390 500	18 428 500	21 819 000	15,5	
1905	14 058 000	13 163 500	27 221 500	3 937 500	18 684 500	22 622 000	17,4	

Unstreitig hat das am 1. Januar 1897 in Kraft getretene Börsengesetz vom 22. Juni 1896 dem Terminhandel viel Abbruch bereitet. Zustandegekommen unter einer die Börse und ihre Wirksamkeit sehr absprechend beurteilenden öffentlichen Meinung, die namentlich bei der Landwirtschaft stark vertreten war, hatte dieses Gesetz den augenscheinlichen Zweck, den börsenmäßigen Terminhandel zu unterbinden. Für Getreide, dessen niedrige Preise man auf seine Rechnung setzte, wurde er ganz untersagt. Das Gesetz macht die Beteiligung am Terminhandel von der Eintragung der Firma in ein öffentliches Register abhängig, die gegen die einmalige hohe Gebühr von 150 Mark erfolgt und alljährlich gegen eine Gebühr von 25 Mark erneuert werden muß. Von einschneidendster Bedeutung aber gestaltete sich der § 66, der besagt, daß durch ein Börsentermingeschäft in einem Geschäftszweige, für den nicht beide Parteien zur Zeit des Geschäftsabschlusses in einem Börsenregister eingetragen sind, ein Schuldverhältnis nicht begründet werde. Das Gleiche gelte von der Erteilung und Übernahme von Aufträgen sowie von der Vereinigung zum Abschlusse von Börsentermingeschäften. Damit nahm das Gesetz den mit nicht eingetragenen Firmen und Per-

sonen abgeschlossenen Geschäften die Rechtswirksamkeit. Es beschränkte ferner den Kundenkreis der Terminbörse, denn es drängte eine große Zahl der Personen von der Börse ab, die wie manche Rohzuckerfabrikanten und Raffineure nur gelegentlich vom Terminhandel Gebrauch machen wollen. Gleichzeitig erschwerte es die Beteiligung der der Börse fernstehenden Privatkapitalisten und veranlaßte diese Outsiders, ihre Spekulationen an ausländischen Börsen vorzunehmen. Da indes die verbleibende geringe Zahl eingetragener Firmen für einen Terminmarkt nicht ausreicht, sieht sich der legitime Terminhandel gezwungen, auch mit uneingetragenen Kontrahenten auf die große Gefahr hin zu handeln, daß sich der Beteiligte unter Berufung auf das Börsengesetz seiner übernommenen Verpflichtung zu entziehen sucht, denn das Geschäft mit ihm ist nicht klagbar. Hierzu kam, daß unter der Wirkung des am 27. Mai 1896 verkündeten neuen Zuckersteuergesetzes ein Preisrückgang eingetreten war, der dem berufsmäßigen Fachhandel wie dem Privatkapitale Verluste beibrachte. Infolgedessen wandten sich viele Personen vom Termingeschäft ab, so daß der Markt große Einbuße an Kapital hatte.

Auffälligerweise hat nun der jüngere Hamburger Markt nicht so stark unter der Wirkung des Börsengesetzes zu leiden gehabt wie der Magdeburger. Hamburg war bis 1887 nur Speditionsplatz für Zucker, der hauptsächlichste Verschiffungshafen für die deutsche und österreichische Exportware gewesen. Es war nur natürlich, daß Hamburg einen Anteil an dem großen Geschäfte zu erhalten sich bemühte, das sich über seinen Hafen abwickelte. Vermöge seiner großen Kapitalkraft und des unternehmenden Wagemuts, der den Hamburger Kaufmann von jeher auszeichnete, hat es denn auch einen belangreichen Teil des Zuckerhandels an sich gerissen. Wenn die Wirkungen des Börsengesetzes in Hamburg nicht so scharf hervortraten, lag es zum großen Teile mit daran, daß dort das Zuckergeschäft meist nicht allein für sich, wie in Magdeburg, sondern zusammen mit Kaffee und anderen Waren wahrgenommen wird, so daß der Kreis der Geschäfte und das arbeitende Kapital größer sind. Ferner besitzen dort viele nichtdeutsche, namentlich englische, französische, holländische und österreichische Häuser Zweigniederlassungen. Da diese Firmen in das Börsenregister eingetragen sind, genießen die Geschäfte mit ihnen nach Maßgabe des Börsengesetzes rechtlichen Schutz, was in Magdeburg bei mangelnder Eintragung nicht der Fall ist. Schließlich kommt zu alledem noch die Wirkung der Verkehrsmittel hinzu.

Es liegt auf der Hand, daß die intensive Gestaltung der Geschäftsinteressen, wie sie sich auf einem Markte mit Terminbörse geltend macht, ungemein fördernd auf die Benutzung der Verkehrseinrichtungen wirkt, wobei die Schnellverkehrsmittel, Telegraph und Fernsprecher, bevorzugt werden. Der Terminmarkt ist der Kreuzungspunkt aller Wirtschaftsfäden, die aus den verschiedenen Verbrauchsgebieten entspringen und über den Großhändler, Exporteur und Agenten zu den Raffinerien und Rohzuckerfabriken hinüberleiten. Alle diese Geschäftsträger stufen sich in drei Erwerbsgruppen mit zum Teil einander widerstreitenden Bestrebungen ab. Der Rohzuckerfabrikant sucht seine Rohware durch den Agenten zu möglichst hohem Preise abzusetzen, der Großhändler sie wohlfeil einzukaufen. Zwischen beiden steht der Raffineur, der bezüglich der benötigten Rohware in Gegensatz zum Rohzuckerfabrikanten, bezüglich des Absatzes seiner Feinprodukte in Gegensatz zum Händler tritt, neuerdings aber unter Ausschaltung des Zwischenhandels mit dem Verbrauchs- und Kleinhandel sowie mit dem Ausland unmittelbar zu verkehren sucht. Jede Gruppe nimmt ihren eigenen,

von der Rücksicht auf den Geschäftsgewinn diktierten Standpunkt ein. Dient die Terminbörse auch in erster Linie der Abwicklung der Zeitgeschäfte, so gliedern sich doch die effektiven Umsätze so unmittelbar an, daß das eine die notwendige Ergänzung des anderen bildet. Bei fast allen Käufen und Verkäufen in bereitliegender Ware oder im voraus wird der Terminmarkt zur Sicherung gegen Preisschwankungen mitbenutzt. Namentlich erreichen die Vorausverkäufe schon lange vor Beginn der Kampagne einen großen Umfang. So betrugen sie für die Magdeburger Börse Mitte August 1906 schon 600000 dz, d. h. diese Menge war von der im Herbst und Winter zu erwartenden Zuckerausbeute schon verkauft, während die zur Erzeugung erforderlichen Rüben noch auf dem Felde standen. Das Geschäft leitet sich dabei vielfach in der Form ein, daß eine Rohzuckerfabrik ihrem Agenten am Zuckermarkt eine Festanstellung macht, d. h. sie stellt ihm eine Menge Zucker von mehreren Tausend Zentnern mit der Ermächtigung zur Verfügung, zum Verkaufe zu schreiten, sobald die Marktlage einen Preis von bestimmter Höhe sichert. Oder die Fabrik behält sich den Zuschlag vor und läßt sich vom Agenten den erreichbaren Preis übermitteln. Hat eine Fabrik, wie es meist der Fall ist, mehrere Agenten am Platze, dann müssen diese die erlangten Preise zu gewissen Zeitpunkten melden, worauf die Fabrik unter den Angeboten das vorteilhafteste auswählt. Dabei kann es vorkommen, daß, wenn sie beispielsweise vier Agenten je 10000 dz angestellt hat, und ihr die Preise von zwei Seiten nicht genehm sind, sie diese beiden Gebote unberücksichtigt läßt und das entsprechende Quantum bei den beiden anderen Leitern unterzubringen sucht. In ähnlicher Weise verfährt die Rohzuckerfabrik bei Veräußerung bereit liegender Ware, sei es, daß diese während der laufenden Kampagne erzeugt ist oder aus eingelagerten Vorräten herrührt, und der Raffineur mit seinen Feinprodukten. Daneben beteiligen sich beide, wie schon hervorgehoben, dauernd oder vorübergehend am Terminhandel zur Sicherung gegen Preisverschiebungen.

Daß bei den zahlreichen Einzelbetätigungen, aus denen die Geschäftsabschlüsse entstehen, ein ausgebautes Netz guter und weitreichender Telegraphen- und Fernsprechverbindungen von hohem Nutzen ist, bedarf keines Nachweises. Ohne solche sicher arbeitenden Verkehrsmittel würden die Kontrahenten nicht imstande sein, die Marktlage zu überblicken und nach deren Vorteil oder Ungunst ihre Entschlüsse rechtzeitig zu fassen. Hierzu reichen aber die Inlandsleitungen durchaus nicht hin, vielmehr ist die Wirkung der Verbindungen nach den ausländischen Handels- und Industriemittelpunkten von weittragender Bedeutung. Zucker ist ein Welthandelsartikel ersten Ranges. Der heimische Markt ist bei der innigen Verflechtung seiner Beziehungen in das Getriebe des Weltmarkts mit dem ausländischen Handel unlösbar verknüpft. Preisbildung und Geschäftsabwicklung können sich auf dem Inlandsmarkte nur in stetiger Fühlung mit dem Bedarf und den Einflüssen, die sich im ganzen Kaufgebiete der Erde bemerkbar machen, vollziehen. Wenn auf irgend einem kommerziellen Gebiet ein reger Austausch von Nachrichten von Land zu Land notwendig ist und stattfindet, so ist es auf dem des Zuckerhandels. Der Kaufmann muß ständig auf dem Laufenden sein über die Preisrichtung, den Bedarfsumfang, die Aufnahmefähigkeit der fremden Marktplätze und alle Vorkommnisse aufmerksam verfolgen, die auf die auf- und abflutende Bewegung des Weltmarkts von Einwirkung sind. Die Ausweise der Tagespresse und Handelsblätter, die vielfach von privater Seite veröffentlichten statistischen Übersichten belehren ihn fortgesetzt über die Weltvorräte, den Marktstand, die Ernteaussichten und den voraussichtlichen Umfang der Produktion in

den maßgebenden Ländern. Vorsichtig muß er die politischen Verhältnisse und deren Einwirkung auf den Handel abwägen und sich zuverlässige Privatbeziehungen verschaffen, durch die er von außergewöhnlichen Vorkommnissen sofort unterrichtet wird. Möglichst frühzeitig muß er es zu erfahren suchen, wenn Anzeichen bemerkbar werden, daß ein Land als Käufer hervortreten könnte oder größere Mengen Ware an den Markt bringen würde. So sind z. B. seit August die Vereinigten Staaten von Amerika infolge des Aufstandes auf Kuba wieder einmal Abnehmer für größere Mengen von deutschem Zucker; die deutsche Ausfuhr nach Ostasien hat sich in diesem Jahre wieder gehoben, die russische nach der Levante läßt auffallend nach, die ostindische Produktion hat unter der vorjährigen Dürre außerordentlich gelitten, während sein jetzt günstiger Silberkurs die Ausfuhr dahin erleichtert. Dem kaufmännisch denkenden und rechnenden Großhändler sind solche Vorgänge lange vor ihrem Eintritte Gegenstand der auf ihre Ausnutzung abzielenden Erwägung. Einerseits ergibt sich hieraus, in welch innigem Zusammenhange die einzelnen Märkte zueinander stehen, und daß derjenige Platz ein bedeutendes Übergewicht genießt, der die besten Verkehrsverbindungen besitzt, anderseits die in Hinsicht auf die Gefälle recht ertragreiche Benutzung der Verkehrsgelegenheiten. Telegraph und Fernsprecher spiegeln die Bewegungen des Marktes wieder, sie weisen eine stärkere Belastung bei belebter Börse auf und zeigen geringere Verkehrsziffern, sobald der Markt abflaut.

Bildet der Zuckerhandel auch nur einen Bruchteil des von einem Handelszentrum wie Magdeburg überhaupt ausgehenden Verkehrs, so beeinflußt er doch wesentlich die bei dem *Telegraphenamt* und dem *Fernsprechamt* in *Magdeburg* zu leistende Arbeit. Wie umfangreich die in- und ausländischen Beziehungen für den Magdeburger Markt sein müssen, erhellt schon aus der Zahl der Verkehrsträger. Den oben bereits aufgezählten Betriebsanstalten gesellen sich rund 80 Firmen in Magdeburg zu, die sich ausschließlich oder zum überwiegenden Teil mit dem Zuckerhandel befassen. Will man den Umfang des damit zusammenhängenden Telegraphen- und Fernsprechverkehrs abschätzen, so ist von vornherein klar, daß ein einigermaßen zuverlässiges Ergebnis nur für den ersten, und zwar auf Grund des Inhalts der aufgelieferten Telegramme zu erzielen ist. Bei der Auswahl der Monate für die statistischen Erhebungen erschien es angebracht, ebensowohl den allgemeinen Gang des Zuckergeschäfts wie auch die auf- und abschwellende Verkehrsziffer des Telegraphenamts nicht unberücksichtigt zu lassen. Es wurden deshalb die Monate Oktober 1905 und Januar 1906 als der Anfangs- und Endmonat einer Kampagne und Juni 1905 als der in der Mitte der kampagnelosen Zeit gelegene Monat gewählt. In bezug auf die durchschnittlichen Verkehrszahlen sind diese Monate der Reihe nach der verkehrsstärkste, ein mittelstarker und der nächst Februar schwächste im Jahre. Im Februar sind nur 350 Telegramme weniger aufgeliefert als im Juni. Aus der Prüfung des Telegrammaterials für je vier Werktage aus der Mitte dieser Monate ergab sich folgende Übersicht:

Monat	An 4 Tagen wurden insgesamt		Von diesen Telegrammen bezogen sich auf Zuckerhandel			
	Telegramme aufgeliefert Stück	Gebühren dafür erhoben Mark	Stück	mithin Prozente der Stückzahl	mit Gebühren Mark	mithin Prozente des Gebührenbetrags
Juni 1905	2 002	1 232	702	35,1	644	52,3
Oktober 1905	2 305	1 905	833	36,1	880	46,2
Januar 1906	2 037	1 749	799	39,1	808	46,2

Sonach betreffen rund 38 v. H. aller beim Telegraphenamt in Magdeburg aufgelieferten Telegramme den Zuckerhandel, auf sie entfallen ungefähr 48 v. H. der Gesamtgebühreneinnahme oder für 1905 berechnet: 81 079 Mark. Aus diesen Zahlen folgt, daß die Telegramme des Zuckerhandels eine ziemlich beständige Verkehrsmenge und eine recht ergiebige Einnahmequelle darstellen. Erstes ist geeignet, die Tatsache zu erhärten, daß der Terminmarkt eine seiner Aufgaben darin erblickt, unabhängig von der Fabrikationszeit das Ergebnis einer kurzen Produktionsdauer, der Kampagne, auf das ganze Jahr zu verteilen; letztes deutet mit einer durchschnittlichen Gebühreneinnahme von 98 Pf. für jedes Telegramm darauf hin, daß der Auslands- und der teurere Inlandsverkehr mit dringenden Nachrichten überwiegt.

Für den von Magdeburg ausgehenden Fernsprechverkehr fehlt allerdings in den amtlichen Unterlagen die sichere Kennzeichnung, welcher Art von Geschäften das einzelne Gespräch dient; immerhin kann man eine den wirklichen Verhältnissen ziemlich nahe kommende Bewertung aus den vorliegenden Materialien erlangen. Bei vorsichtiger Schätzung des Gesprächsumfangs der am Zuckerhandel beteiligten Firmen und Personen kommt man zu folgendem Ergebnisse. Die betreffenden Teilnehmer haben an Pausch-, Grund- und Ortsgesprächsgebühren einen Jahresbetrag von 18 840 Mark entrichtet, was einen Anteil von 3,7 v. H. dieser Einnahme beim Magdeburger Fernsprechamte darstellt. An Ferngebühren sind von diesen Teilnehmern in den angegebenen drei Monaten 5554 Mark gezahlt worden, was 8,8 v. H. der Einnahme gleicher Art und Zeit ausmacht. Bei Zugrundelegung dieses Prozentsatzes sind aus dem Zuckerhandel 21 305 Mark Ferngebühren in einem Jahre aufgekommen, so daß sich die gesamte Einnahme an Fernsprechgebühren aus dem Zuckerhandel für ein Jahr auf 40 145 Mark gestellt hat. Die geringen Prozentsätze gegenüber dem Telegrammverkehre finden ihre Erklärung in dem Umstande, daß die 80 Firmen des Zuckerhandels nur einen kleinen Teil der Gesamtzahl der Teilnehmer am Ortsfernsprechnetz in Magdeburg (rund 3600) bilden, nämlich nur 2,2 v. H.; anderseits läßt im Vergleiche hierzu der Prozentsatz von 8,8 der Gebühreneinnahme aus den Fernleitungen deren starke Benutzung durch diesen Geschäftszweig erkennen.

Der Telegramm- und Fernsprechverkehr des Eingangs entzieht sich bei dem Mangel an geeigneten amtlichen Unterlagen der statistischen Erfassung; er kann hier auch unberücksichtigt bleiben, da er das finanzielle Ergebnis des Gebührenertrags in Magdeburg, auf den es ankommt, nicht berührt. Aus den Darlegungen ergibt sich, daß in Magdeburg im Laufe eines Jahres mindestens 120 000 Mark an Telegraphengefällen und Fernsprechgebühren allein aus dem Zuckerhandel vereinnahmt werden.

Für die inländischen Handelsbeziehungen kommen bei Abwicklung dieses Verkehrs vornehmlich die Leitungen in Betracht, die nach den Orten mit Zuckerfabriken und Raffinerien in der näheren und weiteren Umgebung von Magdeburg, nach den kleineren Zuckermärkten Braunschweig und Halle (Saale), nach dem Mittelpunkte der schlesischen Zuckerindustrie Breslau sowie nach den Verschiffungshäfen Hamburg, Stettin und Danzig führen. Während dem Bedürfnisse dieses Verkehrs in umfassendster Weise durch den jährlich fortschreitenden Ausbau des Leitungsnetzes Rechnung getragen wird, ist die Reichs-Telegraphenverwaltung beim Auslandsverkehre von der Mitwirkung der fremden Verwaltungen abhängig. Von den ausländischen Märkten ist der Londoner als Hauptabnehmer der deutschen Produktion und Haupttreffpunkt der aus dem Weltkonsum sich ergebenden Beziehungen der wichtigste. Nächst ihm steht der Pariser, dann folgen Amsterdam und

Antwerpen als Ein- und Ausfuhrhäfen mit wichtigen überseeischen Handelsverbindungen, schließlich Prag als Vorort der stark konkurrierenden böhmischen und mährischen Zuckerindustrie. Die Bedeutung des Pariser Marktes beruht in den gewaltigen Kapitalien, die dort im Anschluß an das hoch ausgebildete Raffineriegewerbe in den Dienst der Spekulation gestellt sind. Diese Großspekulation beschränkt ihre Operationen nicht auf den Pariser Markt, sondern dehnt sie in stärkstem Umfang auf die übrigen drei europäischen Hauptmärkte London, Hamburg und Magdeburg aus. Dabei erstreckt sie sich namentlich auf effektive Ware, so daß z. B. bei ihrem Zusammenbruch im vorigen Jahre die Bestände fast des ganzen Hamburger Lagers Pariser Häusern gehörten. Wie die Londoner sind demnach auch die Pariser Preise, Marktrichtungen und Aufträge für die jeweilige Gestaltung der deutschen Preise von allergrößter Bedeutung. Von den beiden deutschen Hauptmärkten wird im gegenseitigen Wettbewerbe derjenige den Vorrang haben, der frühzeitiger diese Pariser Berichte erhält; und das ist regelmäßig bei Hamburg der Fall, das den Vorteil einer unmittelbaren telegraphischen Verbindung nach Paris besitzt. Ohne die Kenntnis der Marktlage in London und Paris kann der Magdeburger Handel nicht gut feste Abschlüsse übernehmen, obwohl er bei verspätetem Eingange der Nachrichten oft genug dazu gezwungen ist, wenn er sich ein Geschäft nicht entgehen lassen will. Ändern sich nun gar Marktrichtung und Preise in erheblicherem Maße, so können die Hamburger Händler mit den Pariser Meldungen in der Hand den Magdeburger Firmen auf den Fernleitungen zwischen beiden Plätzen noch schnell Zucker zusagen oder abnehmen, die ihnen niemand zu den Preisen geben oder abnehmen würde, wenn die Pariser Kurse bekannt wären. Ebenso können die Hamburger Kaufleute die oft sehr großen Festangebote, die die deutschen Fabriken zu bestimmten Preisen in den Händen ihrer Agenten liegen haben, gerade in den entscheidenden Augenblicken auf Grund ihrer frühzeitigeren Kenntnis der Pariser Kurse und ihrer voraussichtlichen Rückwirkung auf die deutschen so zeitig annehmen, daß die Magdeburger Firmen das Nachsehen haben. Endlich vermögen die Hamburger Händler mit ihren durch die Pariser Kurse beeinflußten Geschäftsanerbietungen auf allen anderen Märkten immer vor den Magdeburger Firmen zu erscheinen. Zeitunterschiede von nur wenigen Minuten in der Überkunft der fremden Nachrichten sind hierbei von großem Belang.

Nach London besitzt Magdeburg eine direkte Leitung, auf der der Hughes-Duplex-Betrieb seit 1899 eingerichtet ist. Der umfangreiche Verkehr wickelt sich zur großen Zufriedenheit der Interessenten glatt ab, und demgemäß erledigen sich auch die Londoner Geschäfte ohne Anstand. Dagegen hat der Mangel einer unmittelbaren Verbindung nach Paris schon viel Weiterungen gebracht. Zwischen Magdeburg und Paris sind täglich ungefähr 50 Telegramme zu wechseln. Ein solches Maß genügt nicht zur vollen Speisung einer Leitung. Im April 1905 ist zwar der Versuch gemacht worden, eine unmittelbare Verbindung mit Paris zu schaffen, indem eine der durch Einrichtung des Baudotbetriebs verfügbar gewordenen Leitungen für das Telegraphenamt in Magdeburg bereitgestellt wurde. Dieser Versuch mußte aber auf Verlangen der Französischen Postverwaltung wegen mangelnder Belastung der Leitung später wieder aufgegeben werden. Seitdem nehmen die Telegramme zwischen Magdeburg und Paris wieder ihren früheren Weg über Hamburg oder Berlin Börse.

Daß Hamburg in bezug auf Telegraphenverbindungen vor Magdeburg den Vorrang hat, liegt in der Natur der Sache und ist durch den gewaltigen

Aufschwung des Hamburger Handels durchaus gerechtfertigt; auch in bezug auf den Fernsprechverkehr ist Hamburg vor Magdeburg insofern besser gestellt, als ihm die größere Zahl seiner Gespräche für die ausländischen Plätze eine gewisse Überlegenheit durch die Stetigkeit in der Betriebsabwicklung sichert. Gleichwohl ist die Reichs-Telegraphenverwaltung unausgesetzt bemüht gewesen, die für Magdeburg bestehenden Verbindungen zu verbessern und neue Verkehrswege zu schaffen. Maßgebend hierbei ist die Erwägung, daß die Bedeutung des Magdeburger Marktes vom volkswirtschaftlichen Standpunkte so lange als irgend möglich erhalten werden muß. In Betracht zu ziehen ist hierbei auch die Stellung Magdeburgs als wichtiger Mittelpunkt der in der Zuckerindustrie gipfelnden landwirtschaftlichen Interessen. Der Landwirt zieht gerade aus dem Umstande Vorteil, daß er die Börse in unmittelbarer Nachbarschaft hat. Persönliche Fühlung, sicher arbeitende Telegraphen- und Fernsprechverbindungen, bequeme Transport- und Umschlagsverhältnisse ermöglichen ihm, sich bei der Verwertung seiner Erzeugnisse sozusagen von seiner Scholle aus die Konjunktur zunutze zu machen, durch Beteiligung an der Terminbörse das Marktrisiko hinabzudrücken, im ganzen also den Landbau gewinnbringender zu gestalten.

Eine Vermehrung der Telegraphen- und Fernsprechverbindungen Magdeburgs kommt aber nicht nur dem Zuckerhandel und der Landwirtschaft zugute, sondern auch dem im engsten Zusammenhange damit stehenden Geschäfte mit Zuckerrübensamen, ferner der ausgedehnten Maschinen- und Metallwaren-Industrie Magdeburgs, der Kali-Industrie der Umgegend und noch manchen anderen Erwerbsschichten. Ein vielseitiges, reich entwickeltes Wirtschaftsleben kennzeichnet dieses Verkehrsbedürfnis als eins von allgemeiner Natur, und die Telegraphenverwaltung ist, wie gesagt, bemüht, ihm von Jahr zu Jahr in angemessener Weise zu entsprechen. So sind 1904 und 1905 neue Doppelleitungen von Magdeburg nach Cöln, Dresden, Frankfurt (Main) hergestellt worden, durch die mittelbar für den Sprechverkehr nach Antwerpen, Prag, Paris eine Vervollkommnung angestrebt wurde. In diesem Jahre erfolgt die Anlage einer neuen Doppelleitung nach Bremen, durch die voraussichtlich der Verkehrsweg nach Amsterdam eine Besserung erfährt. Leider sind die anschließenden Auslandsleitungen meistens schon so stark belastet, daß die neuen Absatzwege trotz der erheblichen Aufwendungen auf deutscher Seite nicht immer in wünschenswerter Weise fruchtbringend gestaltet werden können.

Zeigen diese Erörterungen, welche unberechenbaren Vorteile eine verläßliche Nachrichtenvermittlung für das Blühen eines Geschäftszweigs gewährt, so darf doch nicht unerwähnt bleiben, daß Telegraph und Fernsprecher zu einem großen Teile selbst darauf hingewirkt haben, die Bedingungen für die Entwicklung des Handels zuzuspitzen, den wirtschaftlichen Wettkampf zu verschärfen. Ihre Raum und Zeit überbrückende Wirksamkeit verleiht dem Kaufmann in gewissem Sinne die Gabe der Allgegenwart, indem sie ihn befähigt, mit seinen spekulativen Bestrebungen an den verschiedensten Plätzen zu gleicher Zeit hervorzutreten. Damit ist dem modernen Geschäftsleben die Signatur eines fortwährenden Druckes aus sich selbst aufgeprägt, demzufolge sich in Industrie und Handel andauernd ein äußerstes Anspannen der Kräfte erhält.

Fassen wir unsere Betrachtungen zusammen, so drängt sich uns der tiefgreifende Zusammenhang der deutschen Zuckerindustrie mit den ver-

schiedenartigsten Interessensphären des deutschen Wirtschaftslebens auf. Ihre Förderung ist gleichbedeutend einer Mehrung der inneren Kraft und Leistungsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft, ihre dauernde Benachteiligung würde für diese unabsehbare Schäden herbeiführen. Nicht ungetrübt ist das Bild, das uns ihre jetzige Entwicklungsstufe bietet, und der Ausblick in die Zukunft. Die harte Notwendigkeit der Dinge hat auch ihr, wie jeder andern Industrie, den Kampf ums Dasein aufgezwungen. Das beste Rüstzeug im Wettringen auf dem Weltmarkte sind, nachdem die Brüsseler Konvention steuerliche Bevorzugungen in Form von Prämien beseitigt hat, wirksame Telegraphier- und Fernsprechwege nach den ausländischen Hauptplätzen. Als zweite Forderung strebt die deutsche Zuckerindustrie eine Änderung des Börsengesetzes an, um die erschwerenden Bedingungen für den Zuckerterminhandel zu beseitigen, als dritte eine Verminderung der Zuckersteuer zur Ermöglichung eines größeren Inlandsverbrauchs als eines Ersatzes der verringerten Ausfuhr. Im Komplex der vielgestaltigen Erscheinungen des Wirtschaftslebens stoßen die Interessen mancher Erwerbsgruppen aufeinander. Die Begünstigung der einen ist oft eine Übervorteilung der anderen. Außerdem tritt auch das Reich mit Ansprüchen auf Befriedigung seiner Bedürfnisse auf den Plan. Mögen sich diese Gegensätze überbrücken lassen und ein gerechter Ausgleich dazu beitragen, die deutsche Zuckerindustrie in ihrer blühenden Entwicklung zu erhalten, zum eignen Besten und zu Nutz und Frommen der Wohlfahrt des Vaterlandes.

Erweiterung der Telegraphenanlagen in Deutsch-Südwestafrika.

Mit der am 26. Mai 1906 erfolgten Eröffnung der Reichs-Telegraphenanstalt in Keetmanshoop ist der Bau einer 492 km langen Telegraphenlinie zum Abschlusse gekommen, die, durch einen Teil des südlichen Aufstandsgebiets hindurchführend, die Landeshauptstadt Windhuk mit dem wichtigen Bezirksamtssitze Keetmanshoop verbindet. Die neue Anlage ist an Stelle eines Feldtelegraphenkabels getreten, das bald nach Beginn der Unruhen als Ersatz für eine vom Gouvernement eingerichtete und betriebene Heliographenverbindung ausgelegt worden war.

Die Telegraphenlinie, mit deren Herstellung am 19. Januar 1905 von Windhuk aus begonnen wurde, führt über die Betriebstellen

in Rehoboth (eröffnet am 5. April 1905),
- Tsumis (- - 14. September 1905),
- Kub (- - 27. Juli 1905),
- Geitsabis (- - 5. Mai 1906),
- Gibeon (- - 16. Dezember 1905)

nach Keetmanshoop. Die neue Leitung wird mit Fernsprechern, bei den Anstalten Windhuk, Rehoboth, Gibeon und Keetmanshoop nach Bedarf auch mit Morseapparaten betrieben.

Als Hauptmaterial sind für die Linie $6^1/_2$ m lange Eisenstangen aus nahtlosen Mannesmannröhren mit eingeschraubten Zopfstützen (Fig. 3a auf Seite 38 der Telegraphenbauordnung), Porzellan-Doppelglocken Nr. 1 und 3 mm starker Bronzedraht verwendet worden.

Die Telegraphenlinie geht durch Landstrecken mit außerordentlich verschiedenen Bodenverhältnissen. Von Windhuk aus wird zunächst ein welliges, mit zahlreichen Dornbäumen bestandenes Hügelgelände durchquert, dessen Hauptbestandteil Schiefer ist. Das Ausheben der Stangenlöcher nahm auf dieser Strecke etwa dreimal so viel Zeit in Anspruch als bei normalen Bodenverhältnissen in Deutschland, konnte aber noch mit Hacke und Spaten erfolgen. 10 km südlich von Windhuk tritt die Linie dann in das steile und steinige Auasgebirge ein, das sie 12 km weiter wieder verläßt. Darauf folgt auf 78 km, bis Rehoboth, mit Schiefer und Ton durchsetzter Sandboden, in dem das Aufstellen der eisernen Stangen ziemlich leicht von statten ging. Größere Schwierigkeiten bot die 225 km lange Strecke Rehoboth–Gibeon. Hier wechselt Kalkstein mit hartem Basalt ab, so daß in zahlreichen Fällen die Anwendung von Dynamit zum Aussprengen der Stangenlöcher erforderlich war. Die ungünstigste Bodenbeschaffenheit zeigte dabei die sogenannte Remmhöhe zwischen Kub und Pforte, auf der die Arbeiten nur sehr langsam gefördert werden konnten. Für die gelegten Sprengschüsse — über 600 — wurden etwa 300 kg Dynamit verbraucht.

Hinter Gibeon wird die Felsenformation allmählich leichter und geht vor Keetmanshoop schließlich in guten Sandboden über.

Zu erwähnen sind noch die zahlreichen Flußläufe und Wasserstellen, die mit der Linie überschritten werden mußten. Bei Kub wurde ein Gestänge mitten im großen Fischfluß auf einem festen Sockel aus Steinmauerwerk errichtet. Von den übrigen zu kreuzenden Tälern seien als bekannter die Flußläufe des großen Packriem und des Tsannarob, Zwartmodderrevier, Kalwrevier, Asabrevier und Tsesrevier genannt.

Die Beförderung der Baumaterialien — zusammen über 300000 kg — bereitete ganz außerordentliche Schwierigkeiten. Das mit Schiffen der Woermannlinie aus Deutschland angekommene Material wurde nach der Landung in Swakopmund auf der schmalspurigen Regierungseisenbahn nach Windhuk befördert, wozu mehr als 60 vollbeladene Wagen erforderlich waren. Für die Verteilung des Materials auf die Baustrecke Windhuk–Keetmanshoop kamen nur Ochsenwagen und Maultierkarren in Frage. Da aber fast sämtliche verfügbaren Fuhrwerke für Kriegszwecke herangezogen waren, verursachte es große Mühe, für die Beförderung der Telegraphenbaumaterialien überhaupt Frachtfuhrwerke aufzutreiben. Sodann führten die Unsicherheit des Landes, der Ausbruch von Lungenseuche und Rinderpest, die Sperrung der Verkehrsstraßen usw. wiederholt zur Unterbrechung der Zufuhr. Dazu waren infolge des regen Wagenverkehrs die Wege ausgefahren und die Weiden von geringer Ergiebigkeit. Durch die abkommenden Reviere des Großen Fischflusses, Packriem und Tsannarob wurden die Fahrzeuge zeitweise am Weiterkommen gehindert.

Die Zahl der in Windhuk abgefertigten, durchschnittlich mit je 20 Ochsen bespannten Wagen mit Material, Proviant und Wasser hat 88 betragen. Von den Zugtieren sind trotz der ungünstigen Verhältnisse während der ganzen Dauer der Arbeiten nur 8 Stück eingegangen.

Die Kosten für die Beförderung der Materialien auf der 382 km langen Eisenbahnstrecke haben etwa 15000 Mark, die Kosten für die Frachten auf der 492 km langen Landstraße dagegen fast das Zehnfache betragen.

Die Leitung und Beaufsichtigung der Bauarbeiten war dem im Frühjahr 1904 in das Schutzgebiet entsandten Postassistenten Oskar Hoffmann übertragen worden. Zur Unterstützung war ihm zuerst der Postbote Bartel beigegeben, der aber später erkrankte und zurückgezogen werden mußte.

Für die Ausführung der Arbeiten stand bei Beginn der Bauzeit eine italienische Kolonne zur Verfügung, die zum Ausheben der Löcher und Aufstellen der Stangen gegen feste Einzellöhne angeworben worden war. Wegen zu weit gehender Ansprüche wurden die Italiener jedoch bald entlassen. Weiterhin beschäftigte man nur noch Eingeborene, Kaffern und kriegsgefangene Hereros, in der Anzahl von 20 bis 30 als Arbeiter.

Sie waren anstellig und willig, gewöhnten sich aber nur schwer an die ihnen vorher ganz unbekannten Arbeiten. Zur Verstärkung des Bautrupps und zur Ablösung erkrankter Arbeiter traf Mitte Juni 1905 der von Windhuk entsandte Postbote Ordelheide mit fünf gefangenen Hererofamilien und zwei freien Arbeitern auf der Baustrecke ein. Als später die Beförderungsverhältnisse günstiger wurden, trat zur weiteren Beschleunigung der Bauausführung im Januar 1906 ein zweiter Bauführer, Postassistent Mehl mit dem Postboten Schiffbauer als Leitungsaufseher und einer aus 15 Ovamboleuten gebildeten Baukolonne in Tätigkeit. Die aus dem Norden des Schutzgebiets stammenden Ovambos, denen der Ruf sehr geschickter Handwerker vorausging, haben sich gut bewährt, obwohl sie in körperlicher Ausdauer den Hereros und Bergkaffern nicht völlig gewachsen sind.

Die Beamten und Arbeiter waren, da die Telegraphenlinie durch das Aufstandsgebiet hindurchgeführt werden mußte, wiederholt Gefährdungen durch die kriegführenden Hottentotten ausgesetzt. Abgesehen von einigen Viehdiebstählen ist es aber zu keinen Zusammenstößen und Verlusten gekommen. Auch haben die Aufrührer nur einmal ein kleines Stück der neu hergestellten Linie zerstört.

Dagegen wurde durch klimatische Einflüsse, anstrengende Leistungen sowie körperliche Beschwerden und Entbehrungen der Gesundheitszustand des Baupersonals, des weißen wie des schwarzen, ungünstig beeinflußt.

Die klimatischen Nachteile hatten ihren Hauptgrund darin, daß die Telegraphenlinie fast durchweg auf einer Hochfläche, 1000 bis 1600 m über dem Meeresspiegel, errichtet werden mußte. Die dünne Luft in solcher Höhe beschleunigt die Tätigkeit von Herz und Lunge und verursacht bei längerem Aufenthalte Herzmuskelschwäche und Kurzatmigkeit. Beide Postboten zogen sich auf diese Weise Herzerkrankungen zu und mußten vorzeitig abgelöst werden. Sie sind aber später in Windhuk wieder gesund und dienstfähig geworden. Der Bauführer Hoffmann hatte ebenfalls unter Herzschwäche und Atmungsbeschwerden zu leiden, führte jedoch in anerkennenswerter Ausdauer die Arbeiten zu Ende.

Unangenehm wurden auch die Temperaturunterschiede zwischen Tages- und Nachtzeit empfunden. Während es in Südwestafrika bei Tage meist unerträglich heiß ist, sinkt die Temperatur nachts, namentlich von Mai bis August, oft auf mehrere Grade unter Null herab. Dies gab zu Erkältungen Anlaß, umsomehr, als das Baupersonal, abgesehen von dem Aufenthalt in den festen Plätzen, durchweg im Freien in Zelten usw. übernachten mußte. Der Bauführer Hoffmann z. B. war hierzu fast einundeinhalb Jahr lang gezwungen.

Die Verpflegung gestaltete sich infolge der Teuerung und der langsamen Nachfuhr zeitweise sehr schwierig und wenig abwechselungsreich. In der Hauptsache bestand sie nur aus Büchsenfleisch, Reis, wovon in Keetmanshoop ein Zentner 100 Mark kostete, Mehl, Graupen, Erbsen, Tee, Kaffee und dergl.

Von den eingeborenen Arbeitern der ersten Kolonne starben fünf auf der Baustrecke, zehn wurden wegen Krankheit in die Heimat zurückbefördert. Von 14 am Schlusse noch vorhandenen Arbeitern waren 10 gänzlich erschöpft und nicht mehr arbeitsfähig. Von den später eingetroffenen 15 Ovambos ist einer gestorben.

Ernste Unfälle sind nicht vorgekommen. Der Postbote Schiffbauer wurde zwar beim Drahtziehen einmal gegen eine Stange geschleudert und erlitt eine linksseitige Quetschung, trug indes keinen dauernden Schaden davon.

Die Gesamtkosten der Telegraphenanlage haben rund 352 000 Mark betragen. Auf 1 km entfallen mithin annähernd 715 Mark. In Deutschland kostet zur Zeit die Herstellung von 1 km Linie mit Holzstangen und einer 3 mm starken Bronzedrahtleitung rund 375 Mark.

Bald nach Eröffnung der Telegraphenanstalt in Keetmanshoop wurde mit der Verlängerung der Telegraphenlinie von diesem Orte nach Warmbad begonnen. Für diese 260 km lange Strecke ist eine Bauzeit von 240 Tagen veranschlagt worden, so daß voraussichtlich zu Beginn des nächsten Jahres der Telegraph bis in die unmittelbare Nähe der Grenze gegen die Kapkolonie geführt sein wird.

Schiffsverkehr im Suezkanal.

Die Suez-Kanalgesellschaft macht in einem dem britischen Parlamente vorgelegten Bericht interessante Angaben über den durch den Kanal vermittelten Verkehr im Jahre 1905 im Vergleiche zu den beiden vorhergehenden Jahren. Nach den dem Berichte beigefügten statistischen Angaben betrug die Gesamtzahl der durch den Kanal gegangenen Schiffe im Jahre 1905 4116 mit 18 310 442 Registertonnen (R. T.) brutto gegen 4237 mit 18 661 092 R. T. brutto im Jahre 1904 und 3761 mit 16 615 309 R. T. brutto im Jahre 1903. Danach weist der Verkehr des verflossenen Jahres zwar gegen 1903 sowohl nach der Zahl der Schiffe als auch nach dem Gesamtrauminhalt eine erhebliche Steigerung auf, bleibt aber gegen den Verkehr des Jahres 1904 nach beiden Richtungen hin, wenn auch nur wenig, zurück. In welchem Umfange die verschiedenen Flaggen an dem Verkehre beteiligt sind, ergibt die umstehende Tabelle (S. 782).

Der Anteil Großbritanniens überwiegt demnach den aller übrigen Länder zusammengenommen. Nach dem Brutto-Rauminhalte der Schiffe entfallen im Jahre 1905 auf Großbritannien 62,9 v. H. des Gesamtverkehrs gegen 65,2 v. H. im Jahre 1904, auf Deutschland 16,1 v. H. gegen 14,7 v. H. im Jahre 1904, auf Frankreich 6,9 v. H. gegen 6,3 v. H. im Jahre 1904. Während also die britische Tonnenzahl gegen 1904 um 2,3 v. H. abgenommen hat, weist die deutsche Tonnenzahl eine Steigerung von 1,4 v. H., die französische eine solche von 0,6 v. H. auf. Was die Gattung der Schiffe, die 1905 durch den Kanal gefahren sind, anbetrifft, so befanden sich unter den 4116 Schiffen 2954 Handelsschiffe mit 9 398 374 R. T. netto, darunter 2198 englische mit 7 224 181 R. T. netto, 312 deutsche mit 987 043 R. T. netto, 121 französische mit 438 344 R. T. netto. Unter den Postdampfern nimmt Deutschland den ersten Platz ein mit 254 Dampfern von 1 013 645 R. T. netto, dann

Name des Landes	1903		1904		1905	
	Zahl der Schiffe	R. T. brutto	Zahl der Schiffe	R. T. brutto	Zahl der Schiffe	R. T. brutto
Großbritannien	2 278	10 215 252	2 679	12 164 591	2 484	11 507 796
Deutschland	494	2 464 493	542	2 736 067	600	2 948 008
Frankreich	201	1 180 844	262	1 167 105	272	1 271 623
Niederlande	223	770 576	223	814 204	219	815 235
Österreich-Ungarn	128	562 048	135	632 323	139	640 641
Italien	72	227 331	94	306 395	91	283 393
Rußland	119	500 588	82	249 801	70	264 238
Türkei	26	41 601	43	65 979	91	170 438
Norwegen	35	94 426	72	194 278	66	156 542
Spanien	26	121 276	29	125 116	26	105 770
Dänemark	11	53 749	21	77 204	23	72 379
Schweden	1	2 343	2	3 812	8	22 271
Griechenland	7	11 890	17	32 305	12	22 001
Ver. Staaten von Amerika	12	34 945	17	39 220	6	18 628
Portugal	3	2 879	3	4 408	5	5 599
Egypten	11	16 615	7	7 866	2	2 054
China	—	—	—	—	1	2 049
Argentinien	—	—	—	—	1	1 777
Japan	53	308 093	6	32 813	—	—
Belgien	—	—	2	6 060	—	—
Chile	—	—	1	1 545	—	—
Persien	1	360	—	—	—	—
zusammen	3 761	16 615 309	4 237	18 661 092	4 116	18 310 442.

folgen England mit 154 Dampfern von 705 890 R. T. netto, Frankreich mit 125 Dampfern von 376 439 R. T. netto, die Niederlande mit 104 Dampfern von 281 524 R. T. netto, Österreich-Ungarn mit 103 Dampfern von 354 250 R. T. netto und Italien mit 55 Dampfern von 120 427 R. T. netto. Außerdem durchfuhren den Kanal 111 Kriegs- und Transportschiffe, 51 von Regierungen gecharterte Schiffe und 177 nur mit Ballast beladene Schiffe. Die Zahl der durch den Kanal beförderten Reisenden betrug, abgesehen von den an Bord befindlichen Schiffsmannschaften, im Jahre 1905 252 693 gegen 210 845 im Vorjahre.

Seit dem 1. Januar 1902 ist der höchstzulässige Tiefgang für die den Kanal benutzenden Schiffe auf 8 m erhöht worden, ein Umstand, der für die Schiffsgesellschaften von großem Vorteil ist, weil er ihnen die Möglichkeit bietet, ohne Erhöhung der Kanalgebühren mehr Ladung zu befördern. Von welcher Bedeutung dieses Zugeständnis für den Kanalverkehr gewesen ist, geht daraus hervor, daß die Zahl der Schiffe mit einem Tiefgange von 7,91—8 m von 69 im Jahre 1902 auf 167 im Jahre 1905 gestiegen ist. Vom 1. Januar 1906 ab ist der größte Tiefgang weiter auf 8,23 m erhöht worden.

Die Fahrzeit durch den Kanal, die noch Mitte der achtziger Jahre 35 bis 40 Stunden in Anspruch nahm, ist infolge der weiteren Verbreiterung der Kanalsohle und der Ausweichstellen auf durchschnittlich 18 Stunden 15 Minuten im Jahre 1905 gesunken. Der Leistungsfähigkeit des Kanals wird auch durch das folgende Vorkommnis ein glänzendes Zeugnis ausgestellt. Am 28. September 1905 sank bei der Durchfahrt durch den Kanal der englische Dampfer Chatham, der mit 3400 Kisten Dynamit beladen war. Die Beseitigung des den Verkehr sperrenden Wracks durch Sprengung und die

Wiederherstellung der Fahrstraße nahm 10 Tage in Anspruch. Während dieser Zeit hatten sich im ganzen 109 Schiffe — 53 an der Nordseite und 56 an der Südseite — angesammelt. Diese 109 Schiffe konnten innerhalb 4 Tagen die Durchfahrt durch den Kanal ohne irgend welchen Zwischenfall bewerkstelligen.

Dem Berichte sind schließlich noch interessante Statistiken über die Zahl der Schiffe, die den Kanal durchfahren haben, ihren Rauminhalt, die Höhe der vereinnahmten Kanalgebühren und die Zahl der Reisenden vom Jahre 1869 und 1870 an beigegeben, von denen die Angaben für die Jahre 1870, 1880, 1890, 1900 und 1905 hierunter folgen mögen.

Jahr	Zahl der Schiffe	Gesamtrauminhalt (R. T. brutto)	Durchschnittsrauminhalt jedes Schiffes (R. T.)	Kanalgebühren		Zahl der auf den Schiffen beförderten Reisenden
				Satz für die R. T. netto Frcs.	insgesamt Frcs.	
1870	486	654 915	898	10	5 159 327	26 758
1880	2 026	4 344 519	1 509	12	39 840 487	98 900
1890	3 389	9 749 129	2 033	9,50	66 984 000	155 676
1900	3 441	13 699 237	2 830	9	90 623 608	282 194
1905	4 116	18 310 442	3 191	8,50	113 866 796	252 693.

Aus diesen Zahlen läßt sich ohne weiteres erkennen, welchen Aufschwung der durch den Kanal vermittelte Verkehr in den letzten 35 Jahren genommen hat, und welche gewaltige Vermittlerrolle dem Kanal im Verkehre zwischen Europa und den Ländern des Ostens jetzt zufällt.

Daß unter diesen Umständen und bei den verhältnismäßig hohen Kanalgebühren das finanzielle Ergebnis der Suez-Kanalgesellschaft glänzend ist, kann nicht überraschen. Seit vielen Jahren hat die Gesellschaft außer 5 v. H. Zinsen auf das Aktienkapital eine Dividende von über 20 v. H. für die Stammaktien gezahlt; in den letzten beiden Jahren sogar eine solche von rund 25 v. H., so daß jede Aktie von 500 Frcs. dem Inhaber einen Jahresgewinn von rund 150 Frcs. eingetragen hat, wovon allerdings noch etwa 10 Frcs. für Steuern in Abzug kommen.

Die hohen Dividenden haben die Suez-Kanalgesellschaft wiederholt heftigen Angriffen der am Kanalverkehr interessierten Reedereien ausgesetzt, die verlangten, daß die Einnahmeüberschüsse in höherem Maße zur Herabsetzung der Kanalgebühren verwendet werden sollten. An Gebühren werden erhoben für jeden erwachsenen Reisenden 10 Frcs., für jedes Kind unter 12 Jahren 5 Frcs., außerdem eine Abgabe nach dem Netto-Rauminhalte der Schiffe. Diese Abgabe, die ursprünglich auf 10 Frcs. für die Netto-Registertonne festgesetzt war, ist zeitweilig (1874—76) auf 13 Frcs. erhöht und dann allmählich wieder ermäßigt worden. Von 1903 ab hat sie 8 Frcs. 50 Cts. und vom 1. Januar 1906 ab nur 7 Frcs. 75 Cts. betragen. Wie sehr die Schiffsgesellschaften durch die Kanalgebühren belastet werden, mag daraus ersehen werden, daß der Norddeutsche Lloyd an dem Kanalverkehre des Jahres 1903 mit 406 413 Netto-Registertonnen beteiligt war und hierfür allein die Summe von 3 454 510 Frcs. an Gebühren zu zahlen hatte.

LITERATUR.

Handbuch für Postverwalter. Ein Hilfsbuch bei Verwaltung eines Postamts III. Von Teut, Postsekretär. 4. Auflage. Bergedorf, 1907. Selbstverlag des Verfassers. Preis beim unmittelbaren Bezuge vom Verfasser 1 Mark 50 Pf. (im Buchhandel 2 Mark 20 Pf.).

Das vorliegende Handbuch, dessen 3. Auflage im Archiv 1904, S. 64, besprochen worden ist, enthält in gedrängter Kürze die wichtigsten Bestimmungen der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie über die täglich und in anderen Fristen zu erledigenden Dienstgeschäfte eines Postverwalters. Ferner sind allerlei wissenswerte Mitteilungen aufgenommen, z. B. über Kreistelegramme, Einrichtung und Betrieb von Unfallmeldestellen, Arbeitsmaß und Sonntagsruhe im Postdienste, Mietrechte und -Pflichten der Beamten, Maßnahmen zur Bekämpfung der Tuberkulose. Außerdem bietet es schätzenswerte Winke für die Besorgung des Schriftwechsels, Aufstellung der Landbestell-Übersichten sowie der Forderungsnachweise und Rechnungen, Feststellung der Ausgaben für Amtsbedürfnisse, Revision einer Postagentur, die Abrechnungen A und B usw. Das Buch ist übersichtlich angeordnet und für seinen Zweck gut geeignet.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.